auto motor und sport

Finnland fmk 17.–, Frankreich FF 22.–, Griechenland Dr 540.–, Großbritannien £ 2.25, Italien Lit 5.000, Luxemburg lfr 120.–, Niederlande hfl 5.90, Österreich öS 40.– (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 5.–, Spanien Ptas 450.– Printed in Germany

Heft 22 24. Oktober 1987 DM 5,— E1481D



BMW Erster Test 318i mit neuem Vierzylinder

VW Jetta Syncro Erster Test

Winterreifen
Die besten für Ihr Auto

Honda Fahrbericht Civic CRX/Legend Coupé



CRX



Civic



Legend Coupé

Neuer Geist bei Daimler-Benz

Mercedes fährt wieder Rennen



auto motor und sport

Leserwahl 1988
Die besten Autos der Welt

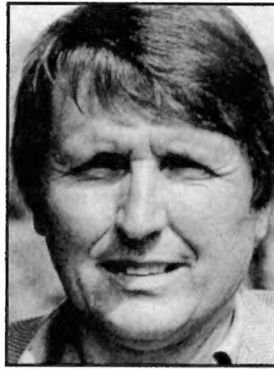
Zu gewinnen
Alfa Spider Classico

Sieg im Vergleichstest
Mazda 626
gegen Audi 80, Ford Sierra, Peugeot 405, Renault 21



Go your own way - Jim Beam.

Gert Hack



Zur Sache

Die Situation ist da

Mit dem neuen Mazda 626 siegt erstmals ein japanisches Auto im auto motor und sport-Vergleichstest.

Das für prekäre Ereignisse besonders geeignete Adenauer-Zitat hat hier durchaus seine Berechtigung. Der Anlaß: Als erstes japanisches Auto siegt der neue Mazda 626 in einem Vergleichstest von auto motor und sport.

So etwas, werden viele Leser einwenden, hätte schon viel öfter passieren können, wenn die Testredakteure nicht so voreingenommen, verbohrt oder gar chauvinistisch wären.

Sie sind es nicht. Und der Grund, warum bisher kein japanisches Auto die europäische Konkurrenz überflügeln konnte, liegt zweifellos in einem Testsystem begründet, das nicht einzelne Kriterien, wie beispielsweise die Ausstattung, überbewertet, sondern ein Auto in der Summe seiner Eigenschaften auszuloten versucht. Dies ist fast schon so schwierig wie der Bau eines fehlerfreien Autos. Nun ist dies Mazda – fast – gelungen. Das soll nicht etwa heißen, daß der 626 ein weltbewegendes Auto-Ereignis wäre. Im Gegenteil: Er ist weder aufregend noch perfekt, eher ein bißchen langweilig. Aber er ist preiswert, solide und gut, ohne gravierende Schwächen. Dazu noch mit einem Ausstattungsvolumen gesegnet, für das europäische Anbieter ihren Kunden ein Vermögen abknöpfen.

Der Sieg des Mazda hat aber auch andere Gründe: Die Europäer ruhen sich, ganz abgesehen von ihrer überzogenen Aufpreispolitik, auf ihren technischen Lorbeeren aus. So ist der neue Audi 80 zwar ein modernes und erfolgreiches Auto, aber den großen Fortschritt in seiner Klasse markiert er nicht, dazu hat sein Konzept zu viele Kompromisse erzwungen.

Peugeot war da in einer ungleich besseren Ausgangsposition. Ein völlig neues Auto in einer von den Franzosen bisher vernachlässigten Klasse zu plazieren – das eröffnet ganz besondere Chancen. Leider hat sie Peugeot nicht konsequent genutzt und ein eher durchschnittliches, teilweise unverständlich lieblos gearbeitetes Produkt präsentiert.

Erstaunlich wacker schlägt sich da der Ford Sierra, aber er ist zu alt und motorisch zu unterentwikkelt, um zum Maßstab seiner Klasse zu taugen. Noch weiter von diesem Ziel ist der Renault 21 entfernt.

Da kann einem Mitglied einer führenden Autonation schon angst und bange werden, und es wird klar, daß der allenthalben aus der Industrie hörbare Ruf nach staatlichem Protektionismus nicht ohne Grund erschallt – womöglich ist es ein Angstschrei. Dennoch macht er keinen Sinn, denn geschützte Reviere schwächen die Position und sind zum Nachteil der Verbraucher.

So bleibt letztlich nur eine Konsequenz: Wer die Japaner aufhalten will, muß mehr und nicht weniger bieten. Diese Erkenntis müßte über jedem Vorstandssessel der Automobilindustrie hängen. Denn – um mit Adenauer zu enden – die Situation ist nicht nur da, sondern die Lage war noch nie so ernst.



Das japanische Prinzip: Der Mazda 626 bietet mehr, kostet weniger

Sie gehören zu den billigsten und sparsamsten Autos auf dem Markt: Fiat Panda und Seat Marbella. Vergleich ● Seite 114 ▽



Der nächste Winter kommt bestimmt: Vergleichstest von sechs Winterreifen im Format 175/70 R 13 ● Seite 44 ▷

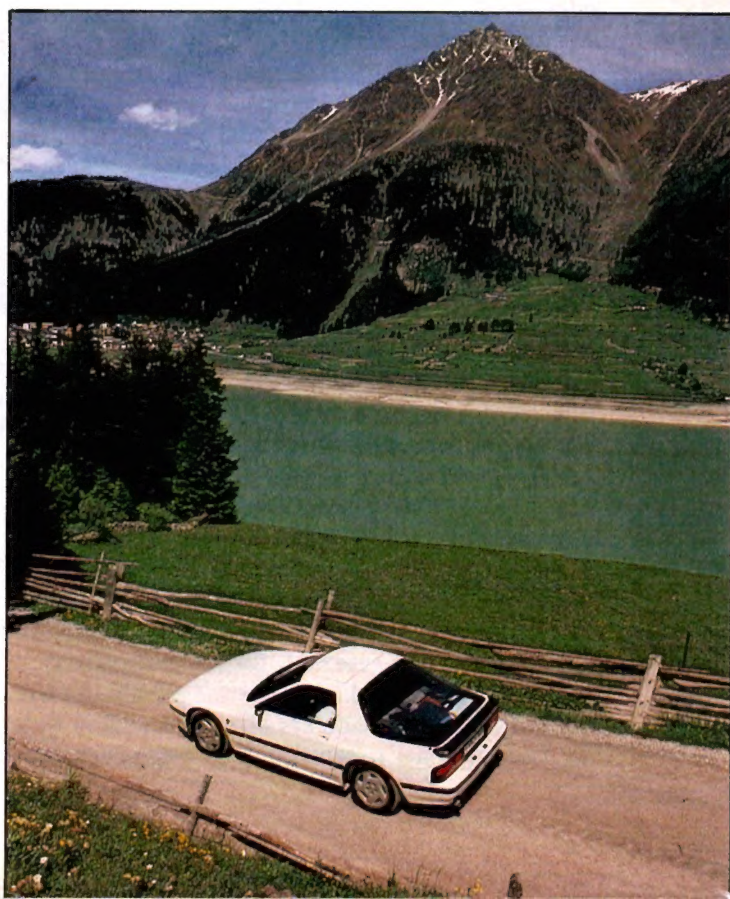


Honda geht in die Offensive: Vorstellung der neuen Modelle von CRX bis Legend Coupé sowie ein Fahrbericht des neuen Civic ● Seite 16 ▷



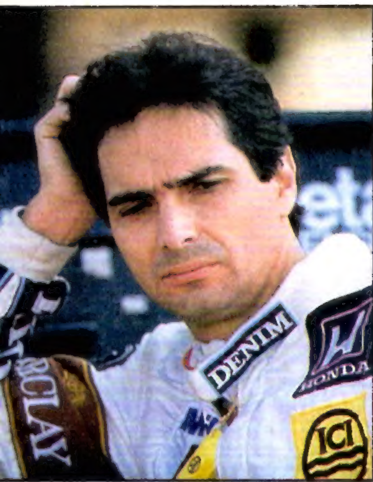


△ Ein Auto auch für Feld, Wald und Wiese: der neue VW Jetta CL Syncro mit permanentem Allradantrieb. Test ● Seite 30



Der Wankelmotor lebt: Wie gut der Mazda RX-7 den 80 000 Kilometer-Dauertest überstanden hat, steht im Dauertest-Report ● Seite 96 ▷

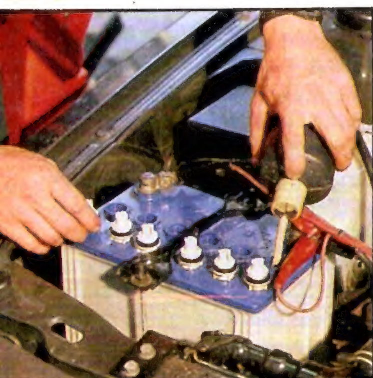
In diesem Heft auto motor sport Das deutsche Automagazin



Noch hat Piquet die besseren Titelchancen. Konkurrent Mansell schließt mit seinem Sieg beim GP von Mexiko weiter auf. Reportage ● Seite 302



△ Einmal Moskau und zurück: Die sowjetische Hauptstadt war das Ziel einer ungewöhnlichen Oldtimer-Rallye. Reportage ● Seite 236



△ Punkt für Punkt: Im letzten Teil des großen Werkstätten-Tests standen Mitsubishi und Renault auf dem Prüfstand. Report ● Seite 272

TITEL

TEST & TECHNIK

SERVICE

MAGAZIN

REPORT

SPORT

RUBRIKEN

EXTRA LESERWAHL 1988



Neues vom Auto

Nachrichten, Modelle und Preise.

Weniger Aufträge für Mercedes

Die Daimler-Benz AG in Stuttgart muß sich auf einen deutlichen Nachfragerückgang im Personenwagengeschäft einstellen. Bei der Kompaktklasse haben um 13 Prozent rückläufige Inlandsbestellungen und um knapp fünf Prozent geschrumpfte Auslandsorders den Auftragsbestand der Mercedes 190-Modelle insgesamt um knapp sechs Prozent unter den Vorjahresstand gedrückt. Daimler-Benz hat derzeit 6000 Kompaktklasse-Wagen im Lagerbestand, 13 Prozent mehr als vor zwölf Monaten. Mit Anzeigenkampagnen versucht der Autokonzern mittlerweile dem Negativtrend entgegenzusteuern. Auch in der Mittelklasse läuft das Geschäft schlechter. Ein leichter Zuwachs bei den Auslandsverträgen konnte die Zurückhaltung deutscher Mercedes-Kunden (minus 15 Prozent) kaum bremsen. Dem geringeren Auftragsbestand in der Mittelklasse wurde allerdings mit einem Abbau der Lager um zehn Prozent auf 5000 Wagen frühzeitig Rechnung getragen. In der S-Klasse verfügt Daimler-Benz im Auftragsbestand nur noch über halb soviel Inlandsbestellungen wie vor zwölf Monaten. Auch hier hat der Stuttgarter Autokonzern vorgesorgt und seinen Fahrzeugbestand um gut ein Viertel auf 2000 S-Klasse-Modelle abgebaut. Die schwächere Auftragslage des Automobilkonzerns schlägt bisher noch nicht auf die Bilanz durch. Derzeit liegt der Personenwagenumsatz von Mercedes immer noch leicht über dem Vorjahresstand, ebenso die Produktionszahlen der Kompakt- und Mittelklasse. In der S-Klasse wurde die Fertigung bereits um deutlich mehr als zehn Prozent heruntergefahren.

Ferrari-Studie von I.DE.A

Man kann es wohl als einmalige Aktion bezeichnen: Für den US-Konzern PPG (Farben, Glas, Kunststoffe, Chemikalien) baut Ferrari einen neuen Sportwagen – und schickt zur Präsentation der ersten Studie auch noch Direktor Giovanni Battista Razelli. Der PPG-Ferrari ist ein 2+2-Sitzer auf Mondial-Basis. „Aber mit modifizierter Technik", wie Razelli betont. Die Motorisierung besorgt ein V8-Saugmotor, „wir arbeiten noch an drei Varianten" (Razelli). Die Karosserie, eine Komposition aus kevlar- und kohlefaserverstärktem Kunststoff, wurde bei I.DE.A in Turin entworfen. Eingesetzt wird der PPG-Ferrari als Pace car in der amerikanischen CART-Rennserie.



Bald teurer: die TÜV-Prüfung

Der Antrag des TÜV aus dem Jahre 1985, die Gebühren der Hauptuntersuchung um 2,50 Mark auf 31 Mark (plus Mehrwertsteuer) zu erhöhen, kann bald genehmigt werden. Der lange schwelende Streit



zwischen den Koalitionspartnern FDP und CSU um die Zulassung auch freiberuflicher Gutachter ist zugunsten der Liberalen entschieden. FDP-Chef Bangemann hatte die Zustimmung des Wirtschaftsministeriums zu höheren TÜV-Gebühren an die gleichzeitige Zulassung freier Gutachter geknüpft. Noch strittig ist bislang allerdings das Qualifikationsprofil für diese Gutachtertätigkeit.

Zitat

„Sexueller Frust ist manchmal tatsächlich Ursache für zu schnelles Fahren."

Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke im Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages.

Jahreswagen: Späth auf Erfolgskurs

Im Streit um die künftige Besteuerung der Jahreswagen-Rabatte von Werksangehörigen bahnt sich ein Kompromiß an. Bundesfinanzminister Gerhard Stoltenberg und der baden-württembergische Ministerpräsident Lothar Späth haben für den 6. November ein abschließendes Gespräch zu diesem Thema vereinbart. Es gilt als sicher, daß sich der CDU-Finanzminister und sein Stuttgarter Parteifreund „irgendwo in der Mitte" einigen werden. Basis des Kompromisses ist auf der einen Seite der Stoltenberg-Plan, Jahreswagen-Rabatte künftig über einen Freibetrag von 2400 Mark hinaus zu besteuern, sowie auf der anderen Seite die Späth-Forderung, die bisherige Regelung – völlige Steuerfreiheit für „geldwerte Vorteile" von Arbeitnehmern – unverändert beizubehalten.



Lothar Späth

USA: erfolgreiche Kleine

Während die Absatzchancen großer Autos in den USA derzeit eher sinken, rollt eine Invasion kleiner und billiger Autos, die unter 6000 Dollar kosten, auf die Straßen. Allein die Verkäufe der in diesem Jahr neu eingeführten Modelle Ford Festival (gebaut in Südkorea), VW Fox (Brasilien), Subaru Justy (Japan), Pontiac LeMans (Südkorea) und Mitsubishi Precis (Südkorea) stiegen von 322 Exemplaren im Januar auf 21 205 Stück im September. Insgesamt wird für die Billig-Klasse ein Absatz von rund 190 000 Autos in diesem Jahr erwartet.

Aufwärts mit Geländewagen

In der Marktnische Geländewagen lassen sich nach wie vor gute Geschäfte tätigen. Toyota zum Beispiel konnte im ersten Halbjahr 1987 den Verkauf seiner Landcruiser um gut ein Drittel steigern. Erneut verbessern (plus 5,9 Prozent) konnte sich auch Marktführer Suzuki. Deutlich weniger Geländewagen verkaufte hierzulande allerdings ausgerechnet Platzherr Daimler-Benz: minus 26,5 Prozent.

Auf und ab bei Geländewagen

	1987 (1. Halbjahr)	1986 (1. Halbjahr)	Veränderung (in Prozent)
Suzuki	6769	6393	+ 5,9
Mitsubishi	6148	5695	+ 8,0
Toyota	3660	2703	+ 35,4
Nissan	2903	3221	– 9,9
Mercedes	723	984	– 26,5
Land Rover	625	678	– 7,8

Saab bringt 9000 CD

Als neues Topmodell wird Saab zum Frühjahr nächsten Jahres eine Stufenheck-Version des 9000 anbieten. Die 9000 CD genannte Oberklasse-Limousine wurde gegenüber der bekannten Fließheck-Version optisch modifiziert: Front- und Heckpartie wuchsen in die Länge; zudem wurde der Bug des Saab 9000 CD flacher. Resultat der Überarbeitung: c_W*-Wert = 0,33. Der Kofferraum des Saab Stufenheck hat ein Fassungsvermögen von rund 560 Litern und gehört damit zu den größten in der Automobil-Oberklasse. Als Antriebsaggregat des Fronttrieblers dient der Zweiliter-Turbomotor mit vier Ventilen pro Brennraum, der mit geregeltem Dreiwegekatalysator 160 PS (118 kW) – ohne Katalysator 175 PS (129 kW) leistet. Als erste Saab-Limousine erhielt der 9000 CD die neue Saab-Direktzündung (Saab Direkt Injektion), mit jeweils einer eigenen Zündspule pro Kerze. Der Grundpreis des 9000 CD dürfte bei rund 57 000 Mark (mit ABS 60 000 Mark) liegen.*



Haftpflicht bis zu zehn Prozent teurer

Die Automobilversicherer werden ihre Haftpflichtprämien zum 1. Juli 1988 zwischen fünf und zehn Prozent erhöhen, aber ihre bisherige Tarifstruktur beibehalten. Die neuen Prämien sollen nur für eineinhalb Jahre gelten und Anfang 1990 völlig neu kalkuliert werden.

Autopartei im Berner Parlament

Politische Sensation in der Schweiz: Bei den Nationalratswahlen am vergangenen Sonntag schaffte die Autopartei auf Anhieb den Sprung ins Berner Parlament. Die von dem Züricher Rechtsanwalt Michael Dreher 1985 gegründete Partei gilt im politischen Spektrum der Eidgenossenschaft als konservativ und tritt für eine Liberalisierung der Verkehrsgesetzgebung ein. So sollen Tempolimits in Richtgeschwindigkeiten umgewandelt und Verkehrsabgaben wie die Autobahnvignette abgeschafft werden.

Zunächst Stopp für Mautpläne

Die europaweit umstrittenen Pläne für eine belgische Autobahngebühr sind nach dem Rücktritt der belgischen Regierung unter Ministerpräsident Wilfried Martens vorerst aufgehoben. Nach dem durch den Sprachenstreit ausgelösten Ende der belgischen Vierparteien-Koalition wird es voraussichtlich Anfang des nächsten Jahres zu Neuwahlen kommen. Sollten die belgischen Sozialisten, die bisher nicht im Kabinett vertreten waren, den Einzug in die Regierung schaffen oder gar den Ministerpräsidenten stellen, dürften die Vignetten-Pläne zurückgezogen werden.

Luxemburg zeigt Flagge

Luxemburgische Neufahrzeuge werden künftig am Heck europäische Flagge zeigen. An den hinteren Kennzeichen muß von Januar 1988 an das blaue EG-Symbol mit zwölf goldenen Sternen prangen.



Von 1988 an: zwölf Sterne am Heck

Damit, so Regierungschef Jacques Santer, will das europabegeisterte kleine Großherzogtum die EG-Politik den Bürgern auch via Straße näherbringen. Luxemburgischen Europapatrioten, die nicht bis zum Erwerb eines neuen Autos warten wollen, wird übrigens ebenfalls geholfen. Sie können ihre alten sternlosen Kennzeichen jederzeit gegen die neuen Schilder eintauschen.

Kohl rüffelt Warnke

Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke hat Ärger mit seinem Chef Helmut Kohl. Auslöser einer Auseinandersetzung im Kabinett war die Ankündigung Österreichs, die Mautgebühren für bundesdeutsche Lastwagen drastisch zu erhöhen. Als Warnke in der Ministerrunde vorschlug, entsprechende Pläne mit deutlichen Gegenmaßnahmen zu beantworten, fiel ihm der Bundeskanzler ins Wort: „Gar nichts wird passieren, damit das klar ist." Zu bedrängten Freunden, so Kohl mit deutlichem Hinweis auf die nach wie vor schwelende Affäre Waldheim, müsse man ohne Wenn und Aber stehen. Die Vorstellungen des Bundesverkehrsministers, ließ der Kanzler den verdatterten Warnke wissen, seien mit den gegenüber guten Nachbarn und Freunden gebotenen Umgangsformen nicht vereinbar. Nach der Belehrung in Sachen Anstand erfuhr der Chef des Verkehrsressorts immerhin, daß das Thema damit nicht ad acta liegt. Er werde, verkündete Helmut Kohl, das Problem direkt mit seinem Wiener Kollegen Vranitzky besprechen, der sich für den 5. November zu einer Bonn-Visite angesagt hat. Trost für den gerüffelten Warnke: Einem deutschen Wegezoll für österreichische Schwersttransporte steht nach Auffassung des Bundeskanzlers nichts entgegen – ganz egal, wie das Gespräch mit dem Kanzler der Alpenrepublik Anfang November ausfallen wird.



Der Schein trügt: Verstimmung zwischen Kohl und Warnke

Von einem anderen Stern

Langfristige Motorsportpläne bei Mercedes und ein 450 PS starker 500 SEC als neuer Tourenwagen-Star.

Von Bernd Ostmann

Mercedes braucht den Motorsport nicht zur Imagepflege", erklärte Professor Werner Breitschwerdt, als der Mercedes-Vorstand 1980 überraschend den Vertrag mit Walter Röhrl löste und die Sportabteilung zusperrte.

Mittlerweile sind sieben Jahre vergangen, in der Mercedes-Vorstandsetage wurden einige Stühle verrückt, und die Aussage mit der Imagepflege wird nicht mehr so genau genommen. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt jedenfalls warben Formel 1-Stars per Video für die Qualitäten von Mercedes-Produkten, und der französische Importeur garnierte im Millionen-Sportblatt „L'Equipe" ein Formel 1-Feld mit frechen Bildtexten: „Ein Mercedes-Fahrer, der einen Mercedes-Fahrer überholen will" und „Ein Mercedes-Fahrer, der sehr hartnäckig von einem anderen Mercedes-Fahrer verfolgt wird" und „Ein Mercedes-Fahrer, der einem Mercedes-Fahrer zu enteilen versucht".

Daß Mercedes Grand Prix-Stars mit Handgeld und Rabatten wie für Jahreswagen in S-Klasse-Limousinen lockt, ist nicht neu. Daß sich trotz einer strikten Motorsportabstinenz der eine oder andere Mercedes in die Ergebnislisten schleicht, auch nicht. Neu ist, daß Mercedes selbst wieder aktiv werden will.

Als Datum für die Trendwende in Sachen Motorsport ist der 1. September 1987 anzusehen. Nach dem Ausscheiden von Professor Breitschwerdt, dem Aufstieg von Edzard Reuter zum Vorstandsvorsitzenden und der Bestellung von Personenwagen-Chef Professor Werner Niefer zu seinem Stellvertreter steht man dem Motorsport wieder „positiv" (Vorstandsbekenntnis) gegenüber: „Daimler-Benz ist schließlich durch die Erfolge der Silberpfeile groß geworden." Es wird nicht nur wohlwollend geredet, es wird gehandelt. Noch in diesem Jahr soll eine Motorsportplanung verabschiedet werden, „nicht für ein Jahr", wie man betont, „sondern eine weittragende Konzeption" fordert Niefer, „sonst ist mit mir nichts zu machen".

Mit der Planungsarbeit allein ist es allerdings nicht getan. Zuerst muß der Vorstandsbeschluß von 1980 durch ein klares „Ja" des Gesamtvorstandes aus dem Weg geräumt werden. In der eiligen Beschlußsache weiß Mittelstürmer Niefer



nicht nur Forschungsvorstand Dr. Rudolf Hörnig als spurtstarken Flügelstürmer auf seiner Seite.

Zwei sportliche Ziele sind bereits klar auszumachen: das Mercedes-Gruppe C-Projekt, das schon so etwas wie Tradition hat und von Hörnig wie seinem ehemaligen Forscher und heutigen ZF-Vorstand Professor Dr. Hubertus Christ („Damals interessierte mich nur der Motor") vorangetrieben wurde, sowie der Tourenwagen-Plan der Niefer-Truppe, die Werbeträger für junge Mercedes-Fahrer braucht.



Bald Realität: der neue Mercedes-Star am Tourenwagen-Firmament, ein Gruppe A-500 SEC mit 450 PS

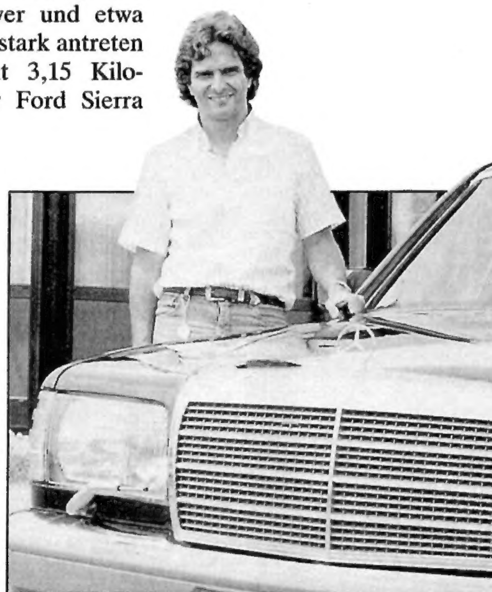
Zeichnung: Storz

Als erstes Ziel will man den Sportkunden ein Auto hinstellen, „an dem sie Spaß haben". Und Spaß haben Mercedes-Kunden, wenn sie gewinnen. Allerdings sollen Konzeption, Aufbau, Verkauf und Ersatzteilversorgung keine Entwicklungskapazitäten im Hause blockieren. Was her muß, ist eine ausgelagerte Sport-Dependance im Stil der Münchner BMW Motorsport GmbH. Und der Zufall wollte es, daß Niefer bei seinen Recherchen auf einen Mann mit den richtigen Verbindungen traf.

Heiner Weiss, im Privatleben Vorstandsvorsitzender des Stahlbau-Unternehmens Schloemann-Siemag AG und Mitglied des CDU-Wirtschaftsrats, in der Freizeit engagierter Pilot eines Gruppe A-Mercedes 190 E 2.3–16, hatte für Niefers Pläne den geeigneten Partner parat: die Tuningfirma AMG im schwäbischen Affalterbach mit Firmenchef Hans-Werner

Aufrecht und Geschäftsführer Domingos Piedade. Der Portugiese mit deutschem Paß, mit Wohnsitzen in Lissabon, Mailand, Köln und Stuttgart, ist auf allen Rennschauplätzen zu Hause. Und für die Mercedes-Tourenwagen fand er auch gleich den geeigneten Sportplatz: die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft. International in der Gruppe A ist der Mercedes 190 E 2.3–16 – momentan das sportlichste Modell im Flottenverband – chancenlos. In Deutschland wird die Chancengleichheit über einen speziellen Gewichtsausgleich garantiert. Eine zusätzliche Neuerung für 1988 dürfte den kleinen Mercedes besonders beflügeln: Auspuff- und Ansaugseite sowie die Größe der Ventile werden von Einschränkungen freigestellt.

Bei einem Gewicht von 1040 Kilogramm und einer voraussichtlichen Leistung von 325 PS (239 kW) will man 1988 „ganz vorn mitfahren" (Leistungsgewicht 3,2 Kilogramm/PS), wie Werner Aufrecht kalkuliert. Die Mercedes-Rechnung könnte aufgehen, vergleicht man die Mercedes-Daten mit den Angaben der Konkurrenz. Der BMW M 3 wird ebenfalls 1040 Kilogramm schwer und etwa 330 PS (242 kW) stark antreten (Leistungsgewicht 3,15 Kilogramm/PS). Der Ford Sierra RS 500 Cosworth muß mindestens 1200 Kilogramm auf die Waage bringen und darf sich als besonderes Handikap für Turbomotoren die Ansaugluft nur über einen kleinen Rohrquerschnitt in den Turbolader ziehen. Derart eingebremst dürfte der Vierzylinder-Turbomotor gerade 400 PS (294 kW) erreichen (Leistungsgewicht 3,0 Kilogramm/PS).



Die clevere Art der Imagepflege: Grand Prix-Piloten wie Nelson Piquet (rechts) fahren S-Klasse, offensive Mercedes-Werbung in der französischen Sportzeitung „L'Equipe"

Denn der Mercedes 190 E 2.3–16 hat längst seine Zielgerade erreicht, er hat seine Schuldigkeit getan: jüngere Käufer für den Mercedes 190 zu interessieren. Der sportliche Kleine wird langsam auslaufen. 1988 soll er nur noch knapp 800mal produziert werden. Und bei Mercedes hat man sich natürlich schon intensive Gedanken um seine Nachfolge im Sport gemacht. Das Coupé 300 CE wäre allenfalls mit Vierventil-Zylinderkopf ein geeigneter Sportkandidat (und die Vierventilvariante dürfte frühestens 1989 in Serie gehen), der alte 500 SL, den man schon 1979 zu Rallyes vergewaltigte, paßt nicht ins Gruppe A-Reglement, weil sein Innenraum zu klein ist.

Weil das Reglement einen Hubraum von maximal 5,5 Liter erlaubt, bleibt aus dem aktuellen Angebot allein der Mercedes 500 SEC als geeigneter Kandidat. Das Reglement würde dem großen Coupé ein Mindestgewicht von 1280 Kilogramm erlauben. Es wird schwer genug, soviel abzuspecken (Serie 1650 Kilogramm). Dafür leistet der Achtzylinder-Zweiventilmotor ohne Katalysator in der Serienausführung bei 5200 Umdrehungen pro Minute bereits satte 265 PS (194 kW). Im Renntrimm dürften 450 PS (351 kW) sicherlich leicht zu realisieren sein (Leistungsgewicht 2,8 Kilogramm/PS).

Der 500 SEC im Sporttrimm würde ohnehin gut ins Mercedes-Weltbild passen. In der Gruppe A soll er auf der Renn-

Das Thema Motorsport ist bei Mercedes wieder akut. „Wir brauchen eine weittragende Motorsport-Konzeption", fordert Mercedes-Vorstand Professor Werner Niefer

CHAMPIONNAT DU MONDE DE FORMULE 1:
GRAND PRIX DE MONZA
POINT DE LA COURSE AU 21e TOUR.

PILOTE DE MERCEDES VOULANT DOUBLER UN PILOTE DE MERCEDES.

PILOTE DE MERCEDES PRIS ENTRE DEUX PILOTES DE MERCEDES.

PILOTE DE MERCEDES SUIVI DE TRÈS PRÈS PAR UN PILOTE DE MERCEDES.

PILOTE DE MERCEDES CHERCHANT A ÉCHAPPER A UN PILOTE DE MERCEDES

MERCEDES-BENZ

Chancengleichheit soll in Deutschland 1988 großgeschrieben werden. Und nicht zuletzt deshalb formiert Mercedes seine Truppen zu einer soliden Speerspitze. Neben dem Team des Österreichers Dr. Helmut Marko werden eine französische, eine englische und eine schwedische Mercedes-Abordnung an den Start gehen.

Die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1988 wird aber nicht allein den Krieg der Sterne, sondern wahrscheinlich auch eine spektakuläre Premiere erleben.

Fotos: Wilhelm, Schmitt

strecke Siege einfahren, Formel 1-Helden reisen in ihm durchs Privatleben, und mit zwei Turboladern bestückt raubt er in der Sportprototypen-Szene obendrein noch Jaguar und Porsche gelegentlich die Show.

Auch die kleine Sportprototypen-Fangemeinde bei Mercedes dürfte 1988 unerwartete Freuden erleben. Forschungschef Hörnig soll bereits signalisiert haben, daß es neben Motoren erstmals offiziell auch finanzielle und technische Unterstützung für das kleine Team des Schweizers Peter Sauber gibt.

Diese Zusage ist noch etwas ungewohnt für den Schweizer Rennwagenkonstrukteur. Hat sich der Technik-Transfer zwischen Stuttgart-Untertürkheim und Hinwil im Züricher Oberland doch bislang mehr oder weniger im Untergrund abgespielt. Begonnen hat alles mit einigen engagierten Mercedes-Technikern, die in ihrer Freizeit mit Peter Sauber zusammenarbeiteten, ihm schon vor Jahren den mautfreien Weg in den Mercedes-Windkanal frei-



Die sportliche Art der Imagepflege: mit Peter Sauber (rechts) in der Gruppe C, mit Hans-Werner Aufrecht (unten links) und Domingos Piedade im Tourenwagen-Sport

machten und schließlich so lange drängten, bis der ehemalige Mercedes-Forschungschef Professor Christ das Startsignal für die Entwicklung eines aufgeladenen Mercedes-Hochleistungsmotors erteilte.

Was entstand, ist kein reinrassiger Rennmotor. Die Basis bildet der Fünfliter-Leichtmetall-Zylinderblock, intern M117 genannt, dessen Zylinder-Laufflächen für den Renneinsatz nikasilbeschichtet wurden. Anfänglich fuhr man mit einer Spezialkurbelwelle mit Ausgleichsgewichten und einem Drehzahllimit von 9000/min, heute begnügt man sich mit einer Serienkurbelwelle (die Drehzahlspitze liegt bei 7000 Touren). Die Spezialkolben (ölgekühlt) hat man beibehalten. Im Laufe der Zeit bekam der Achtzylinder auch immer mehr Titanteile eingebaut (beispielsweise Pleuel) und wurde insgesamt um zwölf Kilogramm erleichtert. Den oberen Abschluß der Konstruktion bilden Zweiventil-Zylinderköpfe, die vom 5,6 Liter-Motor stammen – und zunächst speziell für den Rallye-Einsatz präpariert waren. Aber mittlerweile gibt man sich auch hier ausgesprochen seriennah. Das Erfolgsrezept des Achtzylindermotors: der große Hubraum und die sehr dezente Aufladung. Zwei doppelflutige KKK-Abgasturbolader sorgen für 0,5 bis 0,9 bar Überdruck und machen aus dem kultivierten Zugpferd einen aggressiven Sprinter: Im Rennen bei 6500 Umdrehungen rund 680 PS stark, kann der Achtzylinder im Training kurzfristig auch locker 800 PS mobilisieren.

Daß er dabei auch noch ausgesprochen genügsam mit dem Kraftstoff umgeht, dafür sorgt die neue Bosch-Mo-



Die Triebfeder hinter dem langfristigen Mercedes-Sportkonzept: Pkw-Chef Professor Werner Niefer (rechts)



Kraftstrotzend, aber sparsam: 800 PS starker Mercedes-Biturbo



Kein Allradantrieb, aber Rallyesiege: Demuth-190 E 2.3–16



Große Offensive in der Weltmeisterschaft: Sauber-Mercedes



Große Pläne in Deutschland: AMG-Mercedes

Fotos: Schmid

tronic 1.7, wie sie auch in der Formel 1 Dienst tut.

„Die bekommen von Bosch das Feinste, während wir mit dem alten Material fahren müssen", nörgelt man bereits in Porsche-Kreisen. Begründet, denn der Sauber-Mercedes hat die versammelte Porsche-Armada bereits zweimal niedergerungen. 1986 beim 1000 Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring im Regen-Chaos, da glaubten viele noch an einen Zufallstreffer. 1987 beim letzten Rennen zum Supercup schlugen der Sauber-Mercedes und Jean-Louis Schlesser den superleichten Werks-Porsche 962 C mit einem halbautomatischen PDK-Getriebe (Porsche Doppel-Kupplung) im Heck und einem Hans-Joachim Stuck am Volant.

Hatte der Nürburgring-Sieg 1986 bei Mercedes allenfalls Verwirrung ausgelöst – Peter Sauber wartete vergeblich auf eine Reaktion des Vorstands –, so wurde der Sauber-Mercedes nach dem Nürburgring-Sieg 1987 direkt ins Werk beordert. Dort stellte ihn Hörnig seinem Vorstandskollegen Dr.-Ing. Johann Schäffler vor: „Wußten Sie schon, damit haben wir gerade die Porsche-Armada am Ring gebügelt", so ähnlich muß der oberste Mercedes-Forscher wohl versucht haben, seinen Kollegen ins Boot zu ziehen.

Schäffler ist im Mercedes-Vorstand für Dornier zuständig, und die Dornier-Mannen sind, wie man ja weiß, alte Rennsport-Experten. 1969/70 lieferte Dornier für den BMW-Formel 2 Chassisteile. Das Glanzstück der Dornier-Rennkarriere war sicherlich eine Stromlinien-Karosserieversion für den BMW-Formel 2, kurz „Dornier-Wal" genannt, die erst dann leidlich funktionierte, als ihr etliche Löcher ins Karosseriekleid geschnitten wurden, um den Motor wenigstens etwas zu beatmen, und als man ihr am Heck auch noch einen runden Meter abgezwickt hatte. Engagierte Taucher könnten die Reste der Dornier-Arbeit noch heute in einem See an der sizilianischen Rennstrecke Enna ergründen.

Aber der Dornier-Wal ist längst Historie, und Hörnig plagen heute andere Probleme. Möglicherweise kommt sein Pkw-Forschungsbereich auch bald zu Niefer, was das Sauber-Projekt trotz aller Erfolge empfindlich treffen könnte. Denn Niefer hat klar zu verstehen gegeben: Für den Motorsport gibt es keine Kapazität im Werk.

Aber auch da hat man sich vielleicht bereits ein Hintertürchen geschaffen: Der Tourenwagensport ist leicht zu pflegen, den gibt man an einen Tuner ab. Die High Tech-Aktion mit der Gruppe C besorgt man lieber selbst, schließlich kommen da ja auch für die eigene Forschungsarbeit wichtige Impulse heraus, zumindest was das Verbrauchsverhalten von aufgeladenen Hochleistungsmotoren betrifft.

Die Forschungsarbeit an diesem Hochleistungsmotor war bislang auch nicht gerade kleinlich ausgefallen. Insider sprechen von fünf Millionen Mark Kosten pro Jahr.

Wird der Gesamtvorstand zu den Sport-Vorschlägen nicken, dann werden mit Sicherheit ganz andere Beträge fließen. Insider wissen, daß Erich Waxenberger, der große Mercedes-Sportzampano der späten siebziger Jahre, ein 60 Millionen Mark-Budget mit einem einzigen Rallye-Projekt verschliß. Das war jene Zeit, als man Walter Röhrl und Christian Geistdörfer einkaufte und bereits an einem revolutionären Mercedes-Rallyewagen bastelte. Der wurde bis heute geheim gehalten, geisterte gelegentlich als „Mercedes-Stadtwagen" durch die Presse und sollte in Wirklichkeit eine erste Fahrstudie eines neuen Gruppe B-Mercedes sein – eines technischen Überfliegers, den es im Sport wahlweise mit zwei verschiedenen Radständen, mit oder ohne Turboaufladung hätte geben sollen.

Der neue Rallyewagen wurde nie gebaut, die Vierventil-Zylinderkopfentwicklung bei Cosworth für den Sport, die man damals „allein aus Zeitgründen in England machen ließ" (so ein Insider), ging beim Mercedes 190 E 2.3–16 in Serie. Die Abwicklung war so eilig, daß die Verträge über die Weihnachtsfeiertage vom einzig greifbaren Mercedes-Vorstandsmitglied unterschrieben wurden.

Zum Thema Formel 1 gibt es ein offizielles Nein. Heimlich berät sich Vorstand Niefer mit Porsche, spricht Mercedes-Entwicklungschef Peter mit McLaren-Boß Dennis

Das Budget der neuen Mercedes-Sportära wird nicht viel kleiner ausfallen. Im Gegensatz zur Waxenberger-Epoche ist man damit aber gleich in drei Disziplinen dabei: bei den Tourenwagen, in der Gruppe C – und bei der Rallye, zumindest auf nationaler Ebene. Dort gewann Harald Demuth in einem privaten Mercedes 190 E 2.3–16 gegen die dominierende Allradkonkurrenz in dieser Saison nicht weniger als drei Rallyes. Und hätte den Gruppe A-Mercedes nicht ein Motorschaden im vorletzten Lauf gestoppt, Demuth hätte sogar noch Chancen auf den Meistertitel gehabt.

Bei der Mercedes-Sportplanung dürfte man allerdings auch erkannt haben, daß Rallyes und Tourenwagensport auf nationaler Ebene nicht die ganz große Zielrichtung sein können. Und man hat sicherlich auch daran gedacht, daß die Gruppe C irgendwann einmal uninteressant wird, spätestens wenn die Turbomotoren verboten werden und wenn das Verbrauchsreglement gekippt wird.

Die sportlichen Perspektiven für die ferne Zukunft sind also klar vorgezeichnet: die neue Silhouette-Formel und die Formel 1. Dazu gibt es im Vorstand zwar noch ein klares „Nein", aber die japanische Vorherrschaft in der Formel 1 hat die Fronten wohl schon etwas aufgeweicht. Beispielsweise kam es bereits zu einem geheimen Professorengipfel zwischen Ferry Porsche, Helmuth Bott und Werner Niefer („Bott und ich sind alte Schulfreunde"). Porsche hat einen fertig gezeichneten Formel 1-Saugmotor. Und man sucht jetzt nach geeigneten Partnern, um das Millionen-Projekt zu finanzieren. Und es wäre ja nicht der erste Entwicklungsauftrag, den Mercedes an Weissach vergibt.

Parallel dazu gab es vor dem Großen Preis von Monza (Anfang September) ein weiteres Gipfeltreffen in Stuttgart: McLaren-Chef und Mercedes-Fahrer Ron Dennis traf Mercedes-Entwicklungschef Dr. Wolfgang Peter. Man sprach nicht allein über die Qualitäten der Serien-Limousinen, sondern vor allem über die Möglichkeit, bis 1991 einen Mercedes-Formel 1-Saugmotor zu produzieren – genau solange reicht der McLaren-Honda-Vertrag nämlich.



Das Fundbüro für ve



Mancher zahlt seiner Versicherung für PS, die er gar nicht mehr hat. Denn mit der Zeit verlieren viele Autos Leistung – durch Verschleiß, Verschmutzung und schlechte Einstellung. Wieviel, können wir mit dem Bosch Tune Up feststellen. Auf dem Leistungsprüfstand lassen sich Autos in allen Geschwindigkeitsbereichen prüfen. Und bei vielen fehlt eine ganze Menge Kraft – zehn Prozent weniger sind keine Seltenheit. Da hapert's natürlich an Spritzigkeit, Spurtkraft und Elastizität. Außerdem ist der Benzin-

Ein Rudel Honda

Fahrbericht Honda Civic

Wichtigste Neuerscheinung der Marke neben den Imageträgern CRX und Legend Coupé .

Von Hans-Peter Leicht

Die Konkurrenz schläft nicht. Vor allem nicht die japanische. Speziell Honda hat die Latte eigener Ansprüche und Willenserklärungen sehr hoch gehängt, in der Absicht, sich eines Tages mit renom-



Die neue Honda-Riege: Legend Coupé, Civic mit Steilheck- und Stufenheckkarosserie, CRX (von links nach rechts)

Fotos: H.P. Seufert

mierten deutschen Herstellern messen zu können: ganz oben mit Mercedes und BMW, bei den Kompakten mit VW und Audi. Man denkt – und macht – bei Honda in V8- und V12-Motoren für die Zukunft, zeigt aber auch schon heute auf, wie ein cleveres Auto an der Basis der Modellpalette auszusehen hat. Honda Civic heißt das erste Kompaktauto japanischer Produktion, das sogar die Fähigkeit besitzt, dem deutschen Marktführer VW Golf wehzutun. Denn der Civic, eben ins 15. Produktionsjahr gelaufen und weltweit über fünfmillionenmal verbreitet, ist allmählich in die Golf-Klasse hineingewachsen. Dazu kommt



er in einer breiten Phalanx auf den deutschen Markt. Die Civic-Linie beginnt mit einem 1,3 Liter großen Einstiegsmodell, auch schon mit Vierventilmotor, der 75 PS (55 kW) leistet. Darüber plazierte Honda den Civic 1.4, mit einem neuentwickelten Vierventil-Vierzylinder und 90 PS (66 kW), der, so Honda, als Bestseller die Civic-Verkäufe schmücken soll.

Sportlich soll der Civic 1.6i wirken, mit einem 109 PS-Vierzylinder, der natürlich auch vier Ventile pro Zylinder aufweist. Alle erwähnten Honda-Motoren gehorchen neueren Umweltgesetzen, sind schadstoffarm nach Gruppe C (1.3- und 1.4-Motoren) oder, wie der 1600er, mit Katalysator versehen. Die Honda-Vierventiler sind in einer hübsch gezeichneten Steilheck-Karosserie verpackt, die für Freunde der klassischen Linie Beistand von einer konventionellen Stufenheck-Lösung erhält. Die dann viertürigen Civic sind nur in 1.4- und 1.6i-Versionen erhältlich. Optisch fällt der Stufenheck-Civic im Vergleich zur Steilheck-Karosse allerdings klar ab.

Die Innenräume aller neuen Civic wurden völlig überarbeitet. Das Interieur wurde nicht nur nach außen gedrängt (Beispiel Kopffreiheit im Fond: plus 34 Millimeter), sondern auch schöner verpackt. Die klare Anordnung von Schaltern und Hebeln blieb im Vergleich zum Vorgängermodell ziemlich gleich, neu hingegen sind die Einfälle zur Gestaltung des Instrumentenbords und der Sitze. Das Armaturenbrett wirkt selbst in der Civic-Grundversion nicht ärmlich – schöne Plastik-Schalen erwecken den Eindruck wertvoller Materialien, die Instrumente sind klar und deutlich ablesbar, und die Sitze erhielten eine angenehme Kontur. Selbstverständlich sind die Rückenlehnen im Fond geteilt umklappbar, wie auch endlich der Automatikgurt für Reisende auf der Rückbank von den Japanern entdeckt wurde.





Alles frisch bei der neuen Civic-Generation: Es kommen ausschließlich Vierventilmotoren zum Einsatz, Fahrwerk und Interieur wurden komplett überarbeitet

Unter der neu getrimmten Karosseriehaut macht sich Honda-Fahrwerkstechnik breit, wie sie im Grunde schon vom Accord bekannt ist. Starrachse hinten ist passé, dafür werden Einzelradaufhängungen für alle Räder eingesetzt, die mit modernen Segnungen der Fahrwerkstechnik ausgestattet sind: spur- und sturzkonstante Vorderachse, passive, lastabhängige Spurkorrektur hinten.

Die mit Luftwiderstandsbeiwerten von c_W=0,33 (Steilheck) und c_W=0,37 (Stufenheck) gekennzeichneten Karosserien halten Windgeräusche auch bei rascher Fahrt erfolgreich vom Innenraum fern. Daß der Civic dennoch nicht zu den besonders leisen Kompaktwagen gehört, liegt am kernigen Motorgeräusch, das bei allen Varianten überdeutlich in die Kabine dringt. Das stört freilich nur beim Aufstieg in obere Motordrehzahlen, ein Unternehmen, das bei den Civic 1.4 und 1.6i so nötig gar nicht ist. Beide Vierventilmotoren bieten für flottes Mitschwimmen im Verkehr in unteren und mittleren Drehzahlen Durchzug genug, auch einmal die nächste Stufe in den Fünfganggetrieben zu wählen. Lediglich bei der 1,3 Liter-Basismotorisierung ist es nötig, höhere Drehzahlen aufzusuchen, um guten Anschluß an den nächsten Gang zu erhalten.

Ansonsten hält es der Civic mit fast allen Autos aus Japan: Der frische Honda ist ringsum komplett ausgestattet, mit allem,

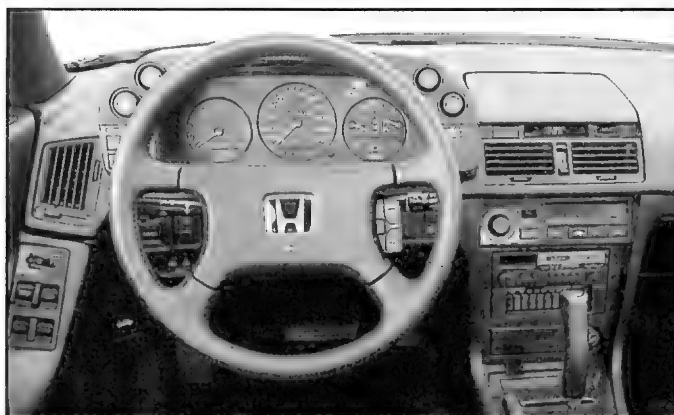




Aufstieg zur Sport- und Nobelklasse: Der CRX (oben) sucht in dieser Autowelt seinesgleichen, das üppig ausstaffierte Legend Coupé mausert sich zum Mercedes-Konkurrenten

Als einziger Vertreter der neuen Civic-Baureihe darf der CRX ein Zweinockenwellen-Triebwerk mit sich führen, alle anderen Modelle besitzen Vierventiler mit nur einer obenliegenden Nockenwelle. Im CRX ist der 1600er-Vierventiler 130 PS stark und soll den Wagen zu immerhin 212 km/h Höchstgeschwindigkeit befähigen. Der Grund sind die guten aerodynamischen Werte, die der CRX mit einer flacher und runder ausgefallenen Karosserie ermöglichen soll. Den Luftwiderstandsbeiwert c_W will Honda so auch in der Nähe von 0,30 gefunden haben.

Der CRX kommt freilich nicht nur windschlüpfig daher (Motorhaube 30 Millimeter tiefer als beim Vorgänger, Windschutzscheibe zwei Grad flacher gestellt), sondern auch komfortabler. Mit verlängertem Radstand soll der Innen-



was man im Straßenverkehr und zum eigenen Wohlgefühl so braucht. Einziger Posten in Sachen Sonderausstattung: Für die 1.3- und 1.4-Vierzylinder sind zusätzlich Automatikgetriebe im Angebot.

Flankiert wird der Civic-Auftritt noch von zwei zusätzlichen Modellvarianten. Der Civic Shuttle kommt mit ein paar Monaten Verspätung auf den Markt, mit neuer Karosse, Fahrwerk im Stil der Civic-Fronttriebler und mit permanentem Allradantrieb, wie ihn auch das bislang bekannte Modell Civic RT 4WD schon hatte.

Dazu fügte Honda noch den Sportüberbau CRX, der im Vergleich zum Vorgänger ebenfalls tiefgreifend überarbeitet wurde. Mit diesem Modell hat Honda auch einen neuen Marketing-Coup vor: Der CRX wird in Verkauf und Werbung vom Civic-Fundament gelöst, um künftig ein eigenständigeres Leben zu führen und die Civic-Sportler im Absatz weniger zu stören. Hier trägt schon die Preiskalkulation trennende Züge. Der teuerste Civic, der 1.6i, kostet 21 690 Mark, während der CRX 1.6i-16, wie er mit vollem Namen heißt, 25 490 Mark teuer ist.

raum erheblich an Platz gewonnen haben. Tatsache bleibt, daß Fahrer und Beifahrer auf den Sitzen der ersten Reihe bequem reisen, während auf der Heckbank des 2+2-Sitzers allenfalls Notgepäck ordentlich unterzubringen ist.

Ein nettes Detail hat sich Honda für Parkmanöver mit dem CRX einfallen lassen. Da der Blick zurück nach wie vor von einem großen Spoiler eingeschränkt ist, wurde darunter eine dunkel getönte Glasfläche eingearbeitet. Fahrwerkstechnisch wurde der CRX auch auf neuen Stand gebracht.

Die Rolle des Honda-Flaggschiffs nimmt per Zahlenvergleich das in Deutschland neu vorgestellte Legend Coupé wahr. Dieses in Amerika und Japan schon seit vergangenem Jahr bekannte Modell hat gegenüber der Legend-Limousine einen von 2,5 Liter auf 2675 cm³ Hubraum vergrößerten V6-Motor, der 169 PS (124 kW) leistet. Als Coupé ist der Legend bereits 51 000 Mark teuer, fürs Automatikgetriebe kommt noch ein Zuschlag von 2500 Mark obendrauf. Der Legend 2.5 kostet dagegen 43 800 Mark, mit einem Plus von 2100 Mark für die Getriebeautomatik.

Preislich hat Honda den Einstieg in die automobile Oberklasse also durchaus schon geschafft. Das Legend Coupé versucht, diesen Anspruch auch



Der neue Civic Shuttle wurde geräumiger, die Außenhaut dort geglättet, wo es der Windkanal auch von einem Allrad-Transportmodell verlangt

auf der Technikseite zu rechtfertigen. Der Leichtmetall-V6 mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderbank wird von der hondaeigenen Einspritzung PGM-FI mit Kraftstoff versorgt, die im Coupé erstmals auch mit elektronisch gesteuerten Drosselklappen operiert. Die Honda-Techniker versuchten, mit einer drehzahlabhängigen, stufenweisen Öffnung der Drosselklappen das Durchzugsvermögen des Motors zu verbessern.

Elektronik begleitet auch den Drehmomentwandler der Honda-Getriebeautomatik, der zur Ermittlung seiner Schaltpunkte Informationen über Fahrzeuggeschwindigkeit, Motordrehzahl oder Drosselklappenstellung erhält. Überdies bietet die Coupé-Automatik noch eine Sport-Übersetzung zum Aufstieg in höhere Motordrehzahlen.

Fahrwerkstechnisch und in Sachen Antrieb basiert das Legend Coupé weitgehend auf der Limousine. Dagegen kommt neben den Änderungen an der Karosserie, die ein Coupé-Umbau nun mal so mit sich bringt, ein ALB genanntes Honda-Antiblockiersystem der zweiten Generation zum Einsatz, das jetzt über zwei Hydraulikkreise verfügt.

Das Legend Coupé ist Beleg dafür, daß Honda als erstem japanischem Hersteller nichts heilig ist. Schon gar nicht die noble Oberklasse, in der sich vor allem deutsche Hersteller breitmachen. Applaus für das Legend Coupé kam so auch schon aus Amerika. Der Wagen wurde von Lesern der Fachzeitschrift „Motor Trend" zum besten Importwagen des Jahres 1987 gewählt.



Technische Daten und Fahrleistungen[1]

Fahrzeugtyp	Civic 1.3	Civic 1.4	Civic 1.6i	CRX 1.6i-16	Legend Coupé
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4[2]	R/4	R/4	R/4	V/6[3]
Hubraum cm³	1343	1396	1590	1590	2675
Bohrung × Hub mm	75,0 × 76,0	75,0 × 79,0	75,0 × 90,0	75,0 × 90,0	87,0 × 75,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	55(75) 6300	66(90) 6300	80(109) 6300	96(130) 6800	124(169) 5900
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	102 bei 3100	112 bei 4500	135 bei 5200	143 bei 5700	225 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	9,3:1	9,1:1	9,5:1	9,0:1
Gemischaufbereitung	Vergaser (Fallstrom)	Vergaser (Flachstrom)	elektr. Einspritzung Honda PGM-FI	elektr. Einspritzung Honda PGM-FI	elektr. Einspritzung Honda PGM-FI
Vorderradaufhängung	Einzelrad mit Doppelquerlenkern, Federbeinen				
Hinterradaufhängung	Einzelrad mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Federbeinen				
Bremsen vorne / hinten	Scheiben bel. / Trommel	Scheiben bel. / Trommel	Scheiben bel. / Trommel	Scheiben bel. / Trommel	Scheiben bel. ALB[4] / Scheiben
Felgengröße	4½ J × 13	5 J × 13	5 J × 14	5 J × 14	5½ J × 15
Reifengröße	155 R 13 S	165/70 R 13 S	185/60 R 14 H	185/60 VR 14	205/60 VR 15
Leergewicht kg	835	850	900	910	1395
Zul. Gesamtgewicht kg	1310	1310	1370	1290	1920
Länge × Breite × Höhe mm	3965 × 1680 × 1330	3965 × 1680 × 1330	3965 × 1680 × 1330	3755 × 1675 × 1270	4755 × 1745 × 1370
Beschleunigung 0–100 km/h in s	11,0	9,6	8,9	7,5	8,8
Höchstgeschwindigk. km/h	168	175	190	212	213
DIN-Verbrauch L/100 km	Normal bleifrei	Normal bleifrei	Normal bleifrei	Super verbleit	Normal bleifrei
Bei 90 km/h	5,1	5,2	5,5	5,4	8,2
Bei 120 km/h	6,8	7,0	7,6	6,8	9,3
Stadtverkehr	7,5	7,8	8,5	8,3	12,9
Preis DM	16 690,–	17 990,–	21 690,–	25 490,–	51 000,–

[1] = Werksangaben; [2] R = Reihenmotor; [3] V = V-Motor; [4] Antiblockiersystem (Honda)

Erleben und genießen



006-711

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,8 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer) (Durchschnittswerte nach DIN)



Bayern Drei auf neuer Welle

Test BMW 318i Modellgepflegte Kompaktlimousine mit neuem Vierzylindermotor.

Mit Vierzylindermotor ist der Dreier-BMW nur die Hälfte wert“, lautete das wenig schmeichelhafte Urteil über den 318i anläßlich eines Vergleichstests (auto motor und sport Heft 8/1987), in dem sich der Teilnehmer aus München hinter einem Citroen BX GTi und einem Audi 80 1.8 E mit dem dritten Platz zufrieden geben mußte.

Der Mangel an Sechs-Appeal ließ damals vor allem hinsichtlich Temperament, Laufkultur und Handlichkeit Wünsche offen. Eine Tugend, die BMW gern für sich allein in Anspruch nimmt, wurde besonders schmerzlich vermißt: Von der vielzitierten Freude am Fahren war dieses Modell mindestens so weit entfernt wie Bayerns Hauptstadt München vom preußischen Berlin.

Fotos: H.P. Seufert, Schmid

Zur IAA geschah nun das, was nach 25jähriger Bauzeit kommen mußte: die Ablösung des seit 1962 beinahe unverändert produzierten BMW-Vierzylinders durch ein zeitgemäßes Triebwerk. Es soll den Beweis liefern, daß die Münchner nicht nur imageträchtige Sechs- und Zwölfzylindermotoren zu bauen verstehen, sondern auch profane Vierzylinder – immerhin entfallen in der Dreier-Reihe mehr als die Hälfte aller Bestellungen auf die Vierzylindermodelle. Diese im Vergleich zu den Sechszylindern preisgünstigeren Einsteigerautos profitieren quasi vom Flair der teuren BMW-Modelle. Die Werbung unterstützt dies in den Anzeigen mit gestelzt formulierter Übertreibung: Von „Vierzylinder-High Tech“ ist da die Rede, „konstruktiv abgelei-



Herzstück des neuen 1,8 Liter-Vierzylindermotors im 318i ist die fünffach gelagerte Kurbelwelle mit 81 mm Hub und acht Gegengewichten. Eine spätere Hubraumvergrößerung ist nicht geplant. Im Gegenteil: Kleinere Ableger werden folgen

tet vom BMW-Zwölfzylinder-Triebwerk".

Zu den Merkmalen des neuen Vierzylinders: Das Herz des 318i ist 1795 cm³ groß und produziert 113 PS (83 kW) bei 5500/min (bisher 105 PS/77 kW bei 5800/min). Serienmäßig wird dieses bayerische Motorenwerk mit geregeltem Dreiwegekatalysator geliefert, sein Lebenselixier ist deshalb unverbleiter Kraftstoff der Güteklasse Normal (Verdichtung 8,8 : 1). Mit 84 mm Bohrung und 81 mm Hub ist der Motor nahezu quadratisch ausgelegt. Sein Kurbelgehäuse besteht aus Grauguß, darin rotiert eine fünffach gelagerte Kurbelwelle aus Sphäroguß mit insgesamt acht Gegengewichten.

Die in der Werbung angesprochene Verwandtschaft mit dem Zwölfzylinder bezieht sich auf die neuen Muldenkolben (für kurze Flammwege und hohen Wirkungsgrad) und die Bauart des Zylinderkopfs mit engem Ventilwinkel von 14 Grad, zahnriemengetriebener obenliegender Nockenwelle und wartungsfreiem Ventiltrieb über Schlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich.

Die Motorsteuerung obliegt wie im 750i einer Bosch-Motronic der dritten Generation, die folgende Funktionen hat:
- kennfeldgesteuerte Zündung,
- kennfeldgesteuerte Benzineinspritzung,
- Regelung des Luft/Kraftstoffverhältnisses auf Lambda = 1 für den Katalysatorbetrieb,
- Leerlaufregelung,
- Eigendiagnose, Fehlerspeicherung und Notlaufprogramm.

Mit einem Gewicht von 132 Kilogramm (einschließlich Nebenaggregaten, Öl und Kühlmittel) ist der neue Motor zeitgemäß leicht – allerdings fiel die

auto motor sport Datenblatt: BMW 318i

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Schlepphebel betätigt, hydraulischer Ventilspielausgleich. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch-Motronic). Geregelter Dreiwegekatalysator.
Leistung 83 kW (113 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 46,2 kW/L (62,9 PS/L). Hubraum 1795 cm³, Bohrung × Hub 84,0 × 81,0 mm. Verdichtungsverhältnis 8,8:1. Maximales Drehmoment 162 Nm bei 4250/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,8 m/s. Ölinhalt Motor 4,0 L, Kühlsysteminhalt 6,0 L. Batterie 12 V 46 Ah, Drehstromlichtmaschine 1120 Watt.

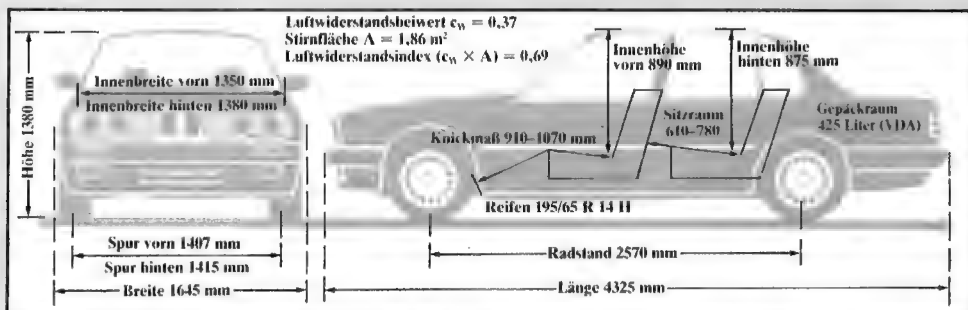
Kraftübertragung
Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Kupplung.

Übersetzungen: I. 3,72, II. 2,02, III. 1,32, IV. 1,00, V. 0,80, R. 3,45, Achsantrieb 4,10:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 34,0 km/h.

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern. Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 21,4:1, 3¾ Lenkradumdrehungen.
Hydraulische Zweikreis-Bremse mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.
Felgengröße 5½ J × 14, Reifengröße 195/65 R 14 H.

Karosserie
Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen. Luftwiderstandsindex (c_W × A) 0,69.
Radstand 2570 mm, Spur vorn/hinten 1407/1415 mm, Außenmaße 4325 × 1645 × 1380 mm, Innenbreite vorn/hinten 1350/1380 mm, Innenhöhe vorn/hinten 890/875 mm, Sitztiefe vorn/hinten 505/470 mm, Knickmaß 910–1070 mm, Normknieraum 210 mm, Sitzraum 610–780 mm. Wendekreis rechts/links 10,6/10,9 m. Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 425 L. Tankinhalt 55 L. Leergewicht 1093 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 52,4/47,6%, zulässiges Gesamtgewicht 1525 kg, Zuladung 432 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg, Dachlast 75 kg.

Wartung
Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige



Test-Werte

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5650/min, V. Gang)	191 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	4,6 s
0– 80 km/h	7,1 s
0–100 km/h	10,8 s
0–120 km/h	15,6 s
0–140 km/h	23,3 s
0–160 km/h	38,0 s
400 m, steh. Start	17,4 s
1 km, steh. Start	32,6 s
Elastizität	
60–100 km/h (IV. Gang)	11,8 s
80–120 km/h (V. Gang)	19,2 s
Kilometerzählerabweichung	–1%

Innengeräusch

Standgeräusch	40 dB(A)
Bei 50 km/h	60 dB(A)
Bei 100 km/h	65 dB(A)
Bei 130 km/h	71 dB(A)
Bei 140 km/h	74 dB(A)
Bei 160 km/h	76 dB(A)

DIN-Verbrauch

Bei 90 km/h	6,7 L/100 km
Bei 120 km/h	8,6 L/100 km
Stadtverkehr	10,3 L/100 km

Testverbrauch

Normal bleifrei	
Minimal	9,0 L/100 km
Maximal	12,1 L/100 km
Test	10,3 L/100 km

Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand	100 N
Lenkung bei Fahrt	39 N
Kupplungspedal	100 N
Gaspedal	20 N

Zum Vergleich

Zum Vergleich		BMW 318i	Alfa 75 1.8	Audi 80 1.9 E	Mercedes 190	Peugeot 405 SRI
Hubraum	cm³	1795	1767	1847	1997	1905
Leistung	kW (PS) bei 1/min	83 (113) 5500	85 (115) 5300	83 (113) 5600	75 (102) 5500	77 (105) 6000
Testverbrauch	L/100 km	Normal bleifrei 10,3	Super verbleit 11,8	Super bleifrei 9,1	Super bleifrei 8,4	Normal bleifrei 10,2
Preis	DM	28 500,–*	25 490,–	28 990,–	32 547,–	28 990,–
Beschleunigung	in s					
0– 80 km/h		7,1	7,3	7,7	8,3	7,6
0–100 km/h		10,8	10,7	11,5	12,8	10,9
0–140 km/h		23,3	22,0	22,2	26,9	22,5
0–160 km/h		38,0	30,1	32,4	43,6	32,7
Elastizität	in s					
60–100 km/h (IV. Gang)		11,8	9,5	11,2	13,6	10,5
80–120 km/h (V. Gang)		19,2	13,9	14,9	24,8	16,5
Höchstgeschwindigk.	km/h	191	196	202	183	189

*zweitürig

Gewichtsersparnis im Vergleich zum bisherigen Vierzylinder mit dreieinhalb Kilogramm relativ mager aus. Aufgrund seiner kurzen Baulänge wirkt er jedoch wesentlich kompakter als der Vorgänger, und der Motorraum macht einen aufgeräumten Eindruck, weil der ganze Kabelsalat ins Steuergehäuse integriert wurde.

Soviel zur Theorie, nun zur Praxis. Hier ist der Fortschritt sofort spürbar. Der Motor springt auf die erste Schlüsselumdrehung an, reagiert spontan aufs Niederdrücken des Gaspedals und dreht mit Leichtigkeit bis 6500/min, wo ein Drehzahlbegrenzer Einhalt gebietet. Dem sportlichen Habitus der weißblauen Marke folgend ist der Eindruck lebhaften Temperaments in allen Drehzahlbereichen gegenwärtig, obwohl die Meßwerte belegen, daß die Fahrleistungen denen der Konkurrenz (Vergleichstabelle Seite 24) kaum überlegen sind.

Immerhin: Der 1093 Kilogramm schwere 318i sprintet in 10,8 Sekunden von null auf Tempo 100 und erreicht im fünften Gang bei 5650/min eine Endgeschwindigkeit von 191 km/h (altes Modell: 186 km/h).



Darüber hinaus ist die neue Maschine wesentlich elastischer als die alte (maximales Drehmoment 162 Nm bei 4250/min statt 145 Nm bei 4500/min). Schon aus sehr niedrigen Drehzahlen heraus kann im großen Gang ruckfrei beschleunigt werden. Ebenfalls angenehm: der stabile, niedertourige Leerlauf.

Obwohl der 318i schaltfaul gefahren werden kann, greift der Fahrer gern zum Schalthebel, weil sich das serienmäßige Fünfganggetriebe leichtgängig und exakt betätigen läßt. Außerdem ist seine Übersetzung sehr gut auf die Motorcharakteristik abgestimmt.

Der neue Vierzylindermotor verhält sich nach Art des Hauses mechanisch laufruhig, kann aber nicht verleugnen, daß ihm zum perfekten Massenausgleich zwei Töpfe fehlen. Beim Hochdrehen klingt er metallisch hell, zwischen 4500 und 5000 Touren – ein Bereich, in dem man sich auf der Autobahn häufig aufhält – machen sich die vierzylindertypischen freien Massenkräfte und die Gaswechsel durch aufdringliche Geräusche bemerkbar – darüber wird der Motor wieder leiser. Im oberen Geschwindigkeitsbereich dominieren sowieso die starken Windgeräusche. Insgesamt kann sich das Geräuschniveau jedoch hören lassen, auch im Vergleich zum Vormodell: Im neuen 318i zeigt das Schalldruckmeßgerät bei 160 km/h nur 76 dB(A) an.

Der Verbrauch konnte ebenfalls gesenkt werden, wenngleich hier keine Wunder erwartet werden dürfen. Auch der aktuelle 318i ist kein Sparmobil: Sein Testverbrauch von 10,3 Liter/100 km wird von Klassenkonkurrenten wie Audi 80 und Mercedes 190 deutlich



Charakteristisch für den facegelifteten Dreier sind die modifizierten Heckleuchten und die Frontscheinwerfer in Ellipsoid-Technik. Das Abblendlicht ist wegen der harten Hell/Dunkel-Grenze gewöhnungsbedürftig – wo hier der Fortschritt liegen soll, leuchtet nicht ganz ein

Ausstattung, Preise und Kosten

Grundpreis:
zweitürig **DM 28 500,–**
viertürig **DM 29 500,–**

Serienausstattung:
- Außenspiegel links elektr. einstellbar
- Bremsbelag-Verschleißanzeige
- Bremsflüssigkeitsstandanzeige
- Drehzahlmesser
- Halogen-Doppelscheinwerfer
- Heckscheibe beheizbar
- Kofferraumbeleuchtung
- Kraftstoff-Verbrauchsanzeige
- Motorhauben-Selbstarretierung mit Gasdruckhebern
- Rückfahrscheinwerfer
- Tankdeckel abschließbar
- Nebelschlußleuchte
- Verbundglas-Frontscheibe
- Vordersitze höheneinstellbar
- Zeituhr

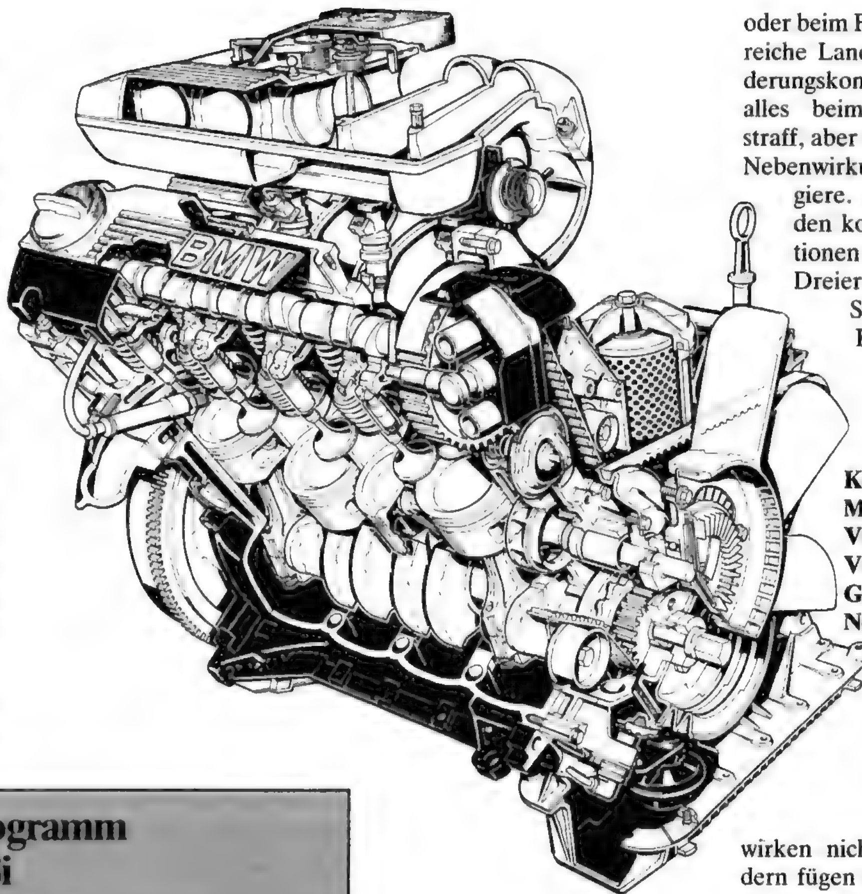
Zusatzausstattung: **DM**
- Antiblockiersystem 3355,–
- Außenspiegel rechts elektr. einstellbar 190,–
- Außenspiegel links und rechts elektr. einstellbar und beheizbar, Fahrertürschloß u. Scheibenwaschdüsen beheizt 375,–
- Außentemperaturanzeige 155,–
- Ausstellfenster hinten 220,–
- Automatikgetriebe 2200,–
- Diebstahlwarnanlage,
- Fensterheber vorn elektr. betätigt 885,–
- Fensterheber vorn und hinten elektr. betätigt 1610,–
- Halogen-Nebelscheinwerfer 320,–
- Klimaanlage 3010,–
- Kopfstützen hinten 225,–
- Leichtmetallräder 6 J × 14 mit Reifen 195/65 R 14 H 1255,–
- Leuchtweitenregulierung 97,–
- Metallic-Lackierung 890,–
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage 650,–
- Schiebe-Hubdach mech. betätigt 1155,– elektr. betätigt 1560,–
- Servolenkung 1125,–
- Skisack 275,–
- Sperrdifferential 795,–
- Sportfahrwerk 450,–
- Sportlederlenkrad, Schalthebel lederbezogen 275,–
- Sportsitze 1000,–
- Vordersitze beheizbar 495,–
- Wärmedämmendes Glas 380,–
- Zentralverriegelung: zweitürig 460,– viertürig 560,–

Steuer:
Für 51 Monate steuerbefreit bei Erstzulassung 1987
Haftpflicht:
(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1170,–
Teilkasko:
(Typklasse 19, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 148,–
Vollkasko:
(Typklasse 18, Regionalklasse R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 1308,–

unterboten (siehe Vergleichstabelle). Unter die Zehnlitermarke zu kommen, setzt schon große Zurückhaltung beim Umgang mit dem Gaspedal voraus, und auf schnellen Autobahnetappen muß mit Verbrauchswerten bis zu zwölf Liter pro 100 Kilometer gerechnet werden.

Sportliche Fahrer – und das dürfte die Mehrheit der Dreier-Käufer sein – werden erfreut zur Kenntnis nehmen, daß sich das Handling des Vierzylindermodells spürbar verbessert hat. Während der alte 318i ohne Servolenkung unhandlich und schwerfällig wirkte, läßt sich der neue dank variabler Lenkübersetzung auch ohne Servounterstützung leichthändig dirigieren – sei es beim Einparken oder beim Fahren über kurvenreiche Landstraßen. Beim Federungskomfort blieb praktisch alles beim alten: sportlichstraff, aber ohne unangenehme Nebenwirkungen für die Passagiere. Noch ein Wort zu den kosmetischen Operationen am facegelifteten Dreier (neue Stoßfänger, Scheinwerfer und Heckleuchten). Sie wirken nicht aufgesetzt, sondern fügen sich harmonisch in die klassisch-schöne Linie ein. Was dagegen Kritik verdient, sind die vom Siebener übernommenen Ellipsoid-Scheinwerfer (Hella DE). Wegen ihrer harten Hell/Dunkel-Grenze wird die Leuchtweite als zu gering empfunden. Das sonst übliche, durchaus wünschenswerte Streulicht fehlt. Der Unterschied zwischen Abblend- und Fernlicht ist jedenfalls wie Tag und Nacht.

Unter dem Strich jedoch überwiegen am neuen 318i die positiven Merkmale des Fortschritts wie bessere Fahrleistungen, höhere Laufkultur und geringerer Benzinverbrauch. Die Kehrseite: Der nicht gerade üppig ausgestattete 318i steht als Zweitürer jetzt mit 28 500 Mark in der Preisliste, das sind über 2000 Mark mehr, als das Vormodell kostete. Auch das ist ein Fortschritt – allerdings nur für BMW. *Thomas Fischer*



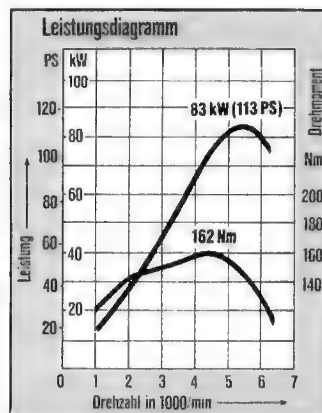
Konstruktive Merkmale des neuen Vierzylinders: enger Ventilwinkel (14 Grad), obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Muldenkolben

auto motor sport Test-Stenogramm BMW 318i

++ = sehr gut, + = gut, ○ = durchschnittlich, – = ausreichend, – – = unbefriedigend

Karosserie: übersichtlich und funktionell, gute Verarbeitung, schlechtes Abblendlicht	+
Raumangebot: vorne gut, hinten knapp, ausreichend großer Kofferraum, Skisack gegen Aufpreis	–
Bedienung: auch ohne Servolenkung keine hohen Lenkkräfte nötig, übersichtliche Instrumente, gut plazierte Schalter und Hebel	+
Motor: drehfreudig und mechanisch laufruhig, beim Hochdrehen etwas aufdringlich im Geräusch, angenehme Leistungscharakteristik	+
Getriebe: leichtgängig und exakt schaltbar, gute Übersetzungsanpassung	++
Fahrleistungen: Beschleunigung, Elastizität und Endgeschwindigkeit auf klassenüblichem Niveau	○
Fahreigenschaften: gute Handlichkeit, in Kurven untersteuerndes Eigenlenkverhalten, befriedigender Geradeauslauf	+
Fahrkomfort: relativ straffe Federung, im oberen Geschwindigkeitsbereich laute Windgeräusche, angenehme Klimatisierung	○
Ausstattung: magere Serienausstattung (siehe Tabelle)	–
Wirtschaftlichkeit: noch akzeptabler Preis, durchschnittliche Kraftstoffkosten, steuerbefreit für 51 Monate, gute Wiederverkaufschancen, hohe Werkstattpreise	○

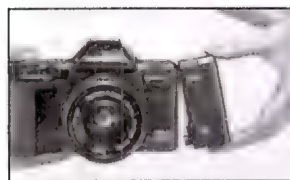
Mängel am Testwagen: keine
Konkurrenten: Audi 80 1.9 E, Alfa Romeo 75 1.8, Mercedes 190, Peugeot 405 SRI



Im Vergleich zum alten Vierzylindermotor von BMW, der ein Vierteljahrhundert produziert wurde, bietet der neue Motor deutlich mehr Leistung und Drehmoment, was sich auf der Straße in besseren Fahrleistungen und geringerem Benzinverbrauch niederschlägt

HINTER DIESER KAMERA STECKEN 15.000 KLUGE KÖPFE.

Nie zuvor waren die Erwartungen engagierter Fotografen höher. Heute wird von einer Spitzenkamera ganz einfach verlangt, daß sie praktisch mit jeder Aufnahmesituation problemlos fertig wird. Wie ist so etwas möglich?



Diese Frage beschäftigt bei RICOH tagtäglich viele tausend Menschen. Microtechniker. Ingenieure. Physiker. Computerfachleute. Optiker. Fertigungsanalytiker. Designer. Und viele mehr. Sie alle sorgen dafür, daß Sie von RICOH die Kamera in die Hand bekommen, mit der Sie auch schwierigste fotografische Aufgaben ganz unkompliziert in den Griff bekommen.

Bestes Beispiel dafür ist die neue RICOH XR-X. Eine Spitzenkamera in High-Tech-Form. Was die neue RICOH XR-X Besonderes zu bieten hat, zeigen folgende Daten: Die automatische Gegenlichtkorrektur. Der optoelektronische Filmtransport für besonders hohe Aufnahmefrequenz. Dazu die umfassende Sucheranzeige mit allen wichtigen Betriebsdaten, ergänzt durch das übersichtliche LCD-Display. Die drei Programmvarianten mit automatischer Zeit-/Blendensteuerung und viel ausgereifte Technik mehr.

Bevor Sie also in Zukunft zu irgendeiner Kamera greifen, sollten Sie sich lieber gleich für die neue Spitzenkamera entscheiden, hinter der die Summe der Erfahrungen von vielen tausend Spezialisten steckt. Sie erkennen Sie am Namen RICOH. **Überall im guten Fotofachhandel.**

COUPON
Senden Sie mir bitte Informations-Material über das RICOH Kameraprogramm. Coupon ausfüllen und auf ausreichend frankierte Postkarte kleben. RICOH Deutschland GmbH
Mergenthaleralle 45–47
6236 Eschborn 1

Name

Straße

PLZ/Ort AMS 22 e

RICOH

PROGRAMMIERT AUF AUSGEZEICHNETE ERGEBNISSE.

GEPROMA

FÜR DIE FORM DES KADETT SPRICHT, DASS SIE NICHT VERWECHSELT WERDEN KANN.

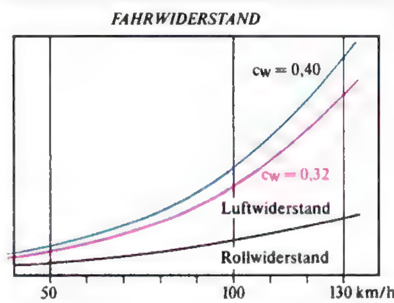


CW-WERT 0,32

VERBRAUCH VORBILDLICH

Schon auf den ersten Blick unterscheidet sich der Opel Kadett von anderen durch seine Form. Ihre Schönheit ist für mehr als 60 % seiner Käufer ein wichtiger Grund, sich für den Kadett zu entscheiden. Noch schöner ist, daß die Form handfeste Vorteile bringt:

DESIGN, DAS SPAREN HILFT. Am Kadett ist jedes Detail so gestaltet, daß es dem Wind möglichst wenig Widerstand entgegensetzt. Mit anderen Worten: Der Kadett braucht weniger Kraft, um den Luftwiderstand zu überwinden. Weil sich das bereits ab Tempo 60 auf der Tankrechnung bemerkbar macht, gehört der Kadett zu den sparsamsten Vertretern seiner Klasse. 5,0/6,6/8,6 Liter bleifreies Superbenzin (bei 90, 120 km/h, Stadt, nach DIN) genügen zum Beispiel dem Opel Kadett GT mit 1,6 i-Euronorm-Motor für 100 km.



DESIGN, DAS LEISTUNG SCHAFFT. Die Kraft, die der Kadett nicht in den Wind setzen muß, bringt er auf die Straße. Das merken Sie daran, wie zurückhaltend Sie mit dem Gaspedal umgehen können, auch wenn Sie zügig vorankommen wollen.

Wer einen Kadett näher ins Auge faßt, zeigt gesunden Sinn für Wirtschaftlichkeit und Umweltbewußtsein. Denn jeden Kadett bekommen Sie serienmäßig schadstoffarm.

Lassen Sie sich vom freundlichen Opel-Händler zeigen, in welcher Form der Kadett am besten zu Ihnen paßt.





DER OPEL KADETT. BESTENS IN FORM.

Jäger-Meister

Test VW Jetta CL Syncro Kat
VW liefert den permanenten Allradantrieb jetzt auch in der Stufenhecklimousine.

Es paßt so schön ins Klischee: Der Waidmann fährt im allradgetriebenen Auto in den Wald. Damit er nun auch das erlegte Wildbret im großen Kofferraum nach Hause bringen kann, gibt es von VW den Jetta endlich mit dem permanenten Allradantrieb, schließlich sollen die „Anhänger des Stufenhecks" (VW-Pressetext) sich nicht schlechter behandelt fühlen als die Liebhaber des Konzernlieblings Golf. Von diesem indes hat man die intelligente Allradtechnik unverändert übernommen. Dem aufmerksamen auto motor und sport-Leser ist die Golf Syncro-Technik wohlbekannt, zur Erinnerung aber hier noch einmal die wichtigsten Details in Stichworten:

- Abtrieb am vorderen Differential mit Kardanwelle,
- Aggregate-Block an der Hinterachse, bestehend aus Visco-Kupplung, Freilauf und Hinterachsdifferential,
- Schräglenker-Hinterachse.

Freut nicht nur Forst und Förster: VW Jetta mit Allradantrieb und geregeltem Katalysator

Herz dieses Allradantriebs, bei dem auf ein Zentraldifferential verzichtet wird, ist die Visco-Kupplung. Sie allein verteilt die Kraft variabel und automatisch – einfach schlupfabhängig. Auf griffiger Fahrbahn fließt der größte Teil der Kraft wie bislang zu den Vorderrädern. Steigt hier der Schlupf an und drohen sie durchzudrehen, steigt der Kraftanteil für die Hinterräder. Im Extremfall kommt es zum starren Durchtrieb nach hinten, was eine Kraftverteilung von 50 zu 50 Prozent bedeutet.

Das hört sich alles sehr einfach an, ist es aber in Wahrheit gar nicht. Die Ingenieurskunst steckt hier in der entscheidenden Charakteristik der mit Stahllamellen und Silikonöl gefüllten, trommelförmigen Visco-Kupplung.

Der Jetta Syncro-Fahrer merkt zunächst einmal, und das ist durchaus positiv, vom Vierradantrieb praktisch nichts. Da beim Syncro die Kraft normalerweise fast ganz wie bei jedem zweiradgetriebenen Jetta den Vorderrädern zukommt, bleiben die Unterschiede ge-

Fotos: H.D. und H.P. Seufert




WOB AZ 663

Datenblatt: VW Jetta CL Syncro

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorne quer. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch KE-Jetronic). Geregelter Dreiwegekatalysator.
Leistung 66 kW (90 PS) bei 5250/min, spezifische Leistung 37,1 kW/L (50,5 PS/L). Hubraum 1781 cm³, Bohrung × Hub 81,0 × 86,4 mm. Verdichtungsverhältnis 9,0:1. Maximales Drehmoment 142 Nm bei 3000/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,1 m/s. Ölinhalt Motor 4,0 L, Kühlsysteminhalt 6,3 L. Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

Kraftübertragung
Permanenter Allradantrieb, Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Kupplung.
Übersetzungen: I. 3,46, II. 1,94, III. 1,29, IV. 0,91, V. 0,75, R. 3,17, Achsantrieb 4,47:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 31,7 km/h.

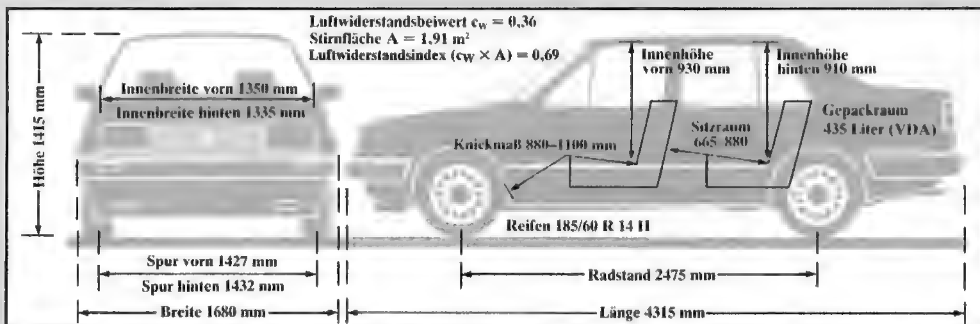
Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Dreiecksquerlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Federbeinen. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 19,1:1, 3¾ Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreis-Bremse mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Antiblockiersystem (Bosch), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgengröße 6 J × 14, Reifengröße 185/60 R 14 H.

Karosserie
Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsindex (c_W × A) 0,69.

Radstand 2475 mm, Spur vorn/hinten 1427/1432 mm. Innenbreite vorn/hinten 1350/ 1335 mm, Innenhöhe vorn/hinten 930/910 mm, Sitztiefe vorn/hinten 490/480 mm, Knickmaß 880–1100 mm, Normknieraum 230 mm, Sitzraum 665–880 mm. Wendekreis rechts/links 10,7/10,5 m, Lenkraddurchmesser 380 mm. Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 435 L. Tankinhalt 55 L.
Leergewicht 1171 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 54,7/ 45,3%, zulässiges Gesamtgewicht 1610 kg, Zuladung 439 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1500 kg, ungebremst 570 kg, Dachlast 75 kg.

Wartung

Inspektion	alle 30 000 km
Ölwechsel	alle 15 000 km



Test-Werte

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5550/min, V. Gang)	175 km/h
Beschleunigung	
0– 60 km/h	5,1 s
0– 80 km/h	8,6 s
0–100 km/h	13,0 s
0–120 km/h	20,0 s
0–140 km/h	30,4 s
400 m, steh. Start	18,4 s
1 km, steh. Start	34,6 s
Elastizität	
60–100 km/h (IV. Gang)	12,1 s
80–120 km/h (V. Gang)	18,5 s

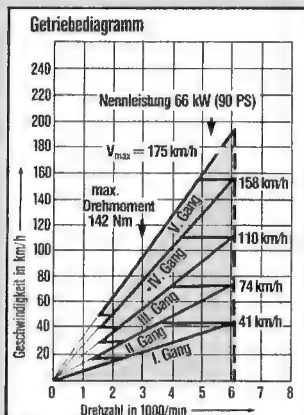
Tachometerabweichung Anzeige	effektiv
50 km/h	46 km/h
100 km/h	95 km/h
130 km/h	122 km/h
160 km/h	152 km/h
Kilometerzählerabweichung	+ 2,4%

Innengeräusch

Standgeräusch	46 dB(A)
Bei 50 km/h	65 dB(A)
Bei 100 km/h	69 dB(A)
Bei 130 km/h	73 dB(A)
Bei 140 km/h	74 dB(A)
Bei 160 km/h	75 dB(A)

Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand	28 N
Lenkung bei Fahrt	20 N
Kupplungspedal	100 N
Gaspedal	20 N



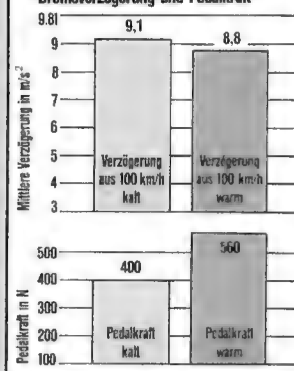
Kraftstoffverbrauch
Kraftstoffart: Normal bleifrei

Verbrauchswerte im Test in L/100 km

Minimalverbrauch	8,8
Maximalverbrauch	12,3
Testverbrauch	10,2

DIN-Verbrauch in L/100 km

90 km/h V. Gang	6,6
120 km/h V. Gang	9,0
Stadtverkehr	12,6



VW Jetta CL Syncro

ring. Erst dort, wo der Normal-Jetta seine Traktionsgrenzen erreicht, das ist indes bei der 90 PS-Version sehr selten der Fall, wird der Allradantrieb spürbar. Auf rutschigem Untergrund bleibt der Allrad-Jetta dann eine Spur ruhiger, ist auf der Geraden richtungsstabiler und in Kurven neutraler – mit dem Vorteil, daß er den Fahrer über den Straßenzustand und das Eigenlenkverhalten nicht im unklaren läßt.

Doch erst im Winter auf glatter Fahrbahn sind die Traktionsvorteile des vierradgetriebenen Jetta von größerer Bedeutung. Die übrigen Syncro-Unterschiede erlebt der Jetta-Fahrer



indessen ganzjährig. Zwar ist von der strafferen Fahrwerksabstimmung wegen des allradbedingten Mehrgewichts (rund 100 Kilogramm) kaum etwas zu spüren, doch dafür schmälern im mittleren Drehzahlbereich leichte, vom Antriebsstrang verursachte Dröhngeräusche den Komfort.

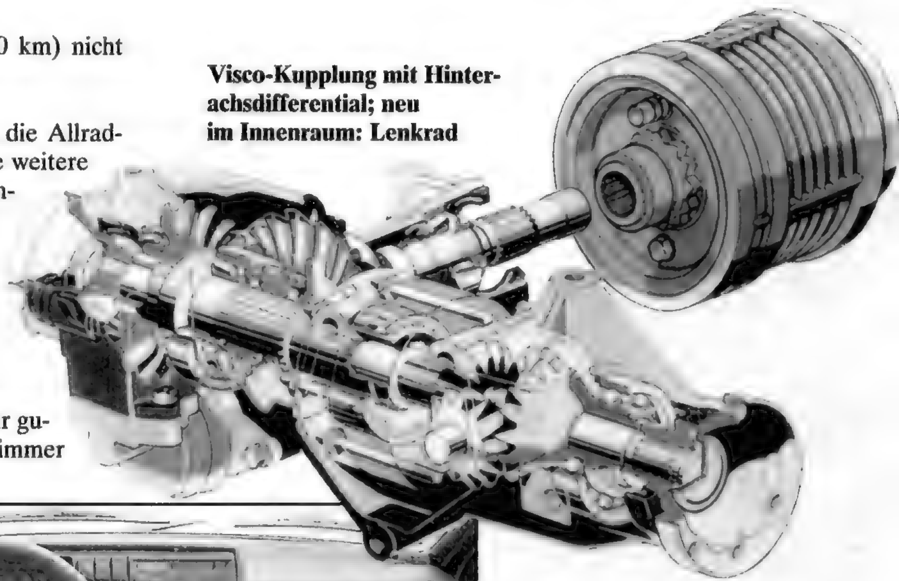
Auch in der Fahrdynamik müssen Abstriche in Kauf genommen werden. Der im zweiradgetriebenen Jetta agil wirkende 1,8 Liter-Einspritzmotor mit


Bitburger
Bitburger Pils
Bitte ein Bit

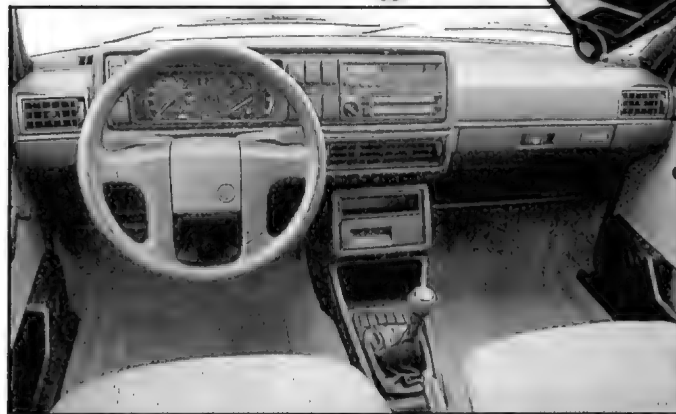
VW Jetta CL Syncro

90 PS (66 kW) und geregeltem Katalysator kann sich in der immerhin 1171 Kilogramm schweren Syncro-Limousine nicht mehr so gut in Szene setzen, die Fahrleistungen sind nur noch durchschnittlich. Dafür verbraucht er jetzt mehr Benzin, durchschnittlich 10,2 Liter Normal bleifrei, was in Anbetracht der Fahrleistungen und im Vergleich zum zweiradgetriebenen Jetta (9,6 Liter/100 km) nicht wenig ist.

Letztlich betreffen die Allradnachteile noch eine weitere Jetta-Domäne, nämlich den Kofferraum. Die Schräglenker-Hinterachse beansprucht mehr Raum, das Gepäckraumvolumen schrumpfte von sehr guten 550 Liter auf immer noch befriedigende 435 Liter (nach VDA-Norm). Und beim Rangieren auf griffigem Untergrund schließlich sind noch, wenn auch in stark gemilderter Form, Verspannungen im Antriebsstrang spürbar.



Visco-Kupplung mit Hinterachsdifferential; neu im Innenraum: Lenkrad



So lassen die bei großem Lenkeinschlag stark ansteigenden Lenkkräfte eine Servolenkung empfehlenswert erscheinen. Der Aufpreis von 975 Mark ist hier gut angelegt, denn damit wirkt der Jetta nicht nur sehr handlich, sondern die Lenkhilfe vermittelt guten Fahrbahnkontakt und arbeitet sehr leichtgängig.

Noch einige Worte zu den Preisen. Das jetzt gegen Aufpreis (2200 Mark) lieferbare Teves Antiblockiersystem (ABS) erfordert vergleichsweise hohe Pedalkräfte und ist, was die Dosierbarkeit angeht, etwas gewöhnungsbedürftig. An der Wirkung indes gibt es nichts auszusetzen. Mit dem Allradantrieb ist der VW Jetta auch kein billiges Auto mehr – er kostet in der getesteten CL-Version mit geregeltem Katalysator immerhin 28 865 Mark. Es bleibt noch die Frage nach dem Mehrwert. Er ist, gemessen an anderen Allradsystemen, hoch, die Anzahl jener Jetta-Fahrer, die ihn wirklich sinnvoll nutzen können, dürfte indes sehr klein sein. *Paul Schinhofen*

Ausstattung, Preise und Kosten

Grundpreis: DM 28 865,–

Serienausstattung:
- Automatikgurte vorn und hinten
- Dachhaltegriffe vorn
- Fünfganggetriebe
- Geregelter Dreiwegekatalysator
- Geteilte, umklappbare Rückbank
- Kofferraumbeleuchtung
- Nebelschlußleuchte
- Verbundglas-Frontscheibe

Zusatzausstattung: DM
- Antiblockiersystem 2200,–
- Außenspiegel links u. rechts elektrisch einstellbar und beheizbar 427,–
- Fahrersitz höheneinstellbar 109,–
- Leichtmetallräder mit Reifen 185/60 R 14 H 1233,–
- Leuchtweitenregulierung 182,–
- Metallic-Lackierung 420,–
- Servolenkung 975,–
- Wärmedämmendes Glas 400,–
- Zentralverriegelung 433,–

Steuer:
für 51 Monate steuerbefreit bei Erstzulassung 1987
Haftpflicht:
(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1124,–
Teilkasko:
(Typklasse 26, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 220,–
Vollkasko:
(Typklasse 15, Regionalklasse R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 984,–

auto motor sport Test-Stenogramm VW Jetta CL Syncro

++ = sehr gut, + = gut, O = durchschnittlich, – = ausreichend, –– = unbefriedigend

Karosserie: sehr gute Verarbeitung, ausgezeichnete Funktionalität in allen Details	++
Raumangebot: vorn und hinten genügend Platz, durch Allradantrieb eingeschränkter, aber noch befriedigender Kofferraum	+
Bedienung: leichtgängige Servolenkung, übersichtliche Instrumente, griffgerechte Schalter und Hebel	++
Motor: gute Leistungscharakteristik und Laufkultur, durchschnittlicher Verbrauch	+
Getriebe: leicht und exakt schaltbar, gute Übersetzungsanpassung	+
Fahrleistungen: durchschnittliche Beschleunigung und Elastizität, Höchstgeschwindigkeit 175 km/h	O
Fahreigenschaften: sehr sicheres, weitgehend neutrales Eigenlenkverhalten, sehr gute Traktion und guter Geradeauslauf	++
Fahrkomfort: komfortabel abgestimmte Federung, bequeme Sitze vorn und hinten	+
Ausstattung: funktionell und ausreichend	O
Wirtschaftlichkeit: relativ hoher Preis, günstige Unterhaltskosten, temporär von der Steuer befreit	–

Mängel am Testwagen: keine
Konkurrenten: Lancia Prisma Integrale, Honda Shuttle Allrad, Subaru 1800 4WD, Toyota Tercel 4WD



**WIR GEHEN MIT DEM ZIEL AN DEN START,
AUS RALLYE-ERFOLGEN SERIEN-ERFOLGE ZU MACHEN.**



Leonhardt & Kern

Als Automobilhersteller muß man beweglich bleiben. Gerade dann, wenn man fast so alt ist wie das Automobil. Diese Beweglichkeit holen wir uns auf den Renn- und Rallye-Strecken.

Rallye-Siege sind Siege der Technik, der Qualität, der Leistung, der Zuverlässigkeit und der Sicherheit. Und jeder Rallye-Erfolg ist auch ein Erfolg für die Serie. Der uneinholbare Serien-Sieger der laufenden Rallye-Weltmeisterschaft heißt Lancia Delta HF 4WD.

LANCIA



Und das sind die Daten und Fakten, die hinter der Technik jedes Delta HF 4WD stehen: quereingebauter Vierzylinder-Reihenmotor, 1981 ccm, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Overboost und elektronischer Weber-Benzineinspritzung, Verdichtung 8:1, 122 kW/165 PS, 208 km/h, 7,8 Sek. 0–100 km/h, permanenter Allradantrieb mit mittlerem Gleichlauf-Drehmomentwandler und Ferguson-Visco-Kupplung, Torsen-Ausgleichsgetriebe hinten.
Delta 1600 i. e. Kat:
1574 ccm, 175 km/h, 66 kW/90 PS.
Delta 1600 i. e. Kat Super:
1574 ccm, 175 km/h, 66 kW/90 PS.
Delta Turbo Diesel:
1911 ccm, 172 km/h, 59 kW/80 PS.

Eine Probefahrt mit dem Delta ist auch eine Probe für das Auto, das in Ihrer Garage steht.

WIE EIN ERFOLG ZUM ANDEREN FÜHRT: LANCIA DELTA.

Auto und Technik

Vorschau

Ford Scorpio mit Stufenheck

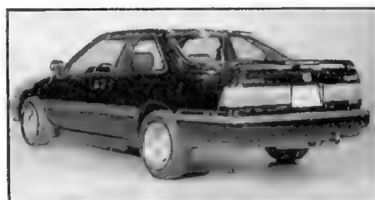
Nachdem sich der Scorpio von Ford hierzulande schlechter verkauft, als erwartet wurde (zuletzt nur noch 1700 Zulassungen pro Monat gegenüber 3800 für den Audi 100, 7000 für den Opel Omega und 13 000 für die Mittelklasse von Mercedes), denken die Ford-Leute über verkaufsfördernde Aktivitäten in der Modellpolitik nach. Zunächst gab es Bestrebungen, das amerikanische Scorpio-Pendant namens Taurus in die Bundesrepublik zu importieren, doch diese Pläne wurden wieder verworfen. Favorisiert wird jetzt die Idee einer Stufenhecklimousine, die parallel zum bisherigen Schrägheckmodell angeboten werden soll. Auch beim Sierra lieferte Ford der Schrägheckversion mit Erfolg eine Stufenheck-Variante nach. Mit ihrer Kurskorrektur folgen die Marktstrategen bei Ford dem Kundengeschmack der oberen Mittelklasse: Hier geben die eher konservativ eingestellten Käufer dem Stufenheck eindeutig den Vorzug vor dem Schrägheck.



Stufe zwei beim Scorpio: separater Kofferraum

Honda Accord Coupé für USA

Honda, in den Vereinigten Staaten mit dem besten Image aller japanischen Importeure behaftet und auf dem Customer Satisfaction Index mittlerweile schon über Mercedes-Level, setzt seine Modelloffensive fort. Im Februar soll auf dem US-Markt eine Coupé-Version des Accord angeboten werden. Dieses Coupé wird das erste Auto sein, das eine japanische Firma in den USA bauen läßt, um es auch auf dem Heimatmarkt zu verkaufen. Produziert wird das Accord Coupé im Honda-Werk in Ohio. Dort soll später noch ein Kleinwagen in Serie gehen. Denn das Größenwachstum des Civic führte dazu, daß im Mini-Markt inzwischen kein konkurrenzfähiger Honda mehr existiert. Den Modellen Jazz und Today werden laut Honda weder in den USA noch in Europa Verkaufschancen eingeräumt. Die Planungen für das neue Honda-Baby laufen bereits auf Hochtouren. Der Verkaufsstart ist für 1991 geplant.



Wird in Ohio gebaut: Coupé-Version des Honda Accord

Entwicklung

Neue Pierburg-Einspritzung

Nachdem zum 75jährigen Bestehen der Firma bei Pierburg der 75millionste Vergaser vom Band gelaufen ist, stellt die Neusser Firma nun auch ein selbst entwickeltes Einspritzsystem vor. Die Zentraleinspritzung Ecojet S ist für die mittlere Hubraumklasse vorgesehen. Wie bereits beim Ecotronic-Vergaser erfolgt die Steuerung des Gemischs auf elektronischem Wege, jetzt in Digitaltechnik. Als Basisdaten zur Bestimmung der Einspritzmenge werden die Drosselklappenwinkel, Motordrehzahl und -temperatur sowie das Signal der Lambda-Sonde herangezogen. Die sequentielle Multipoint-Einspritzung Ecojet M mit Luftmassenmessung und integrierter Kennfeldzündung befindet sich noch im Entwicklungsstadium.



Vom Solex-Vergaser MV zur Zentraleinspritzung

Isolierglas für Personenwagen

Die bei modernen Autos immer größer werdenden Scheiben lassen die schlechte Wärmedämmung von Einfachglas zum Problem werden. Besonders bei naßkaltem Wetter sind vor allem die hinteren Seitenscheiben selbst bei leistungsfähiger Heizung selten beschlagfrei zu halten. Dazu kommen Komforteinbußen, der intensive Strom trockener und warmer Heizluft wird ebensowenig als angenehm empfunden wie die spürbare Kälte in Fensternähe, die aus dem einseitigen Strahlungsaustausch resultiert: Die kalte Scheibe saugt die abgestrahlte Körperwärme gierig auf, ohne etwas zurückzustrahlen. Als Gegenmaßnahme entwickelte die Flachglas AG ein autogerecht dünnes Zweischeiben-isolierglas mit Luftfüllung. Es erlaubt nicht nur eine außenhautbündige Montage, sondern soll zudem beträchtliche Luftdruckschwankungen ohne Bruch verarbeiten. Zwischen dem Toten Meer und den Anden gilt es immerhin einen Faktor zwei beim äußeren Luftdruck zu berücksichtigen, während der Innendruck des geschlossenen Systems konstant ist. Ein weiterer Vorteil des Zweischeibenglases liegt in der besseren Schalldämmung.

Einspurfahrzeug zugelassen

Eines der technisch ausgefallensten Fortbewegungsmittel der vergangenen Jahre hat jetzt die Typenprüfungshürde für die Straßenzulassung in der Schweiz genommen: Das Oekomobil oder auch kurz Oemil ganannte Einspurfahrzeug des Schweizer Technikers und ehemaligen Kunstflugmeisters Arnöd Wagner darf demnächst am öffentlichen Verkehr der Eidgenossen teilnehmen. Seit nunmehr fünf Jahren beschäftigen sich Wagner und seine in Winterthur ansässige Peraves AG (Telefon 0041/52/259960) mit der Konstruktion und Optimierung des Einspurmobils, dessen selbsttragende Kunststoffschale im wesentlichen Motorradtechnik von BMW beherbergt. So stammt die vordere Telegabel von der BMW K 75, während hinten eine Monolever-Schwinge

MUSK MEN SPORT

MUSK MEN SPORT. JUNG, STARK UND EROTISCH.



MUSK MEN SPORT: AFTER SHAVE. EAU DE COLOGNE. EAU DE TOILETTE. DEODORANT SPRAY. DUSCHGEL.

Auto und Technik

von BMW verwendet wird. Als Antriebsquelle dient der wassergekühlte Einliter-Vierzylinder der BMW K 100, der 90 PS (66 kW) bei 8000/min leistet und dem Oekomobil zu einer Geschwindigkeit von bis zu 240 km/h verhelfen soll. Fahrer und Beifahrer sitzen hintereinander in der geschlossenen Oemil-Kabine; gelenkt wird das Zwitter-Mobil über einen Motorradlenker. Damit die Mischung aus Auto und Motorrad im Stand und bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht umkippen kann, besitzt Oemil



In der Schweiz zugelassen: Einspurfahrzeug Oemil

ein automatisch reagierendes Stützfahrwerk. Mit der erfolgreich abgeschlossenen Typenprüfung soll noch im Herbst das erste Oekomobil an einen Kunden ausgeliefert werden; der Preis bewegt sich um die 50 000 Mark. Der Schweizer Konstrukteur strebt nun auch in der Bundesrepublik die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für den Verkauf des Oekomobils an, dessen Hauptvorteil Einspur-Enthusiast Wagner im niedrigen Treibstoffverbrauch bei guten Fahrleistungen sieht.

VW Passat mit drei Achsen

Aus einem serienmäßigen VW Passat Variant entstand bei Karosseriebau Spies (Zeppelinstr. 21-23, 6740 Landau/Pfalz) als Einzelanfertigung ein Dreiachser. Dabei wurde die Heckpartie in der Mitte des hinteren Radlaufs abgetrennt und durch Einsetzen eines passend vorgefertigten Teilstücks um 63,5 Zentimeter verlängert. Auf der nunmehr 2,30 Meter langen Ladefläche lassen sich sperrige Güter mühelos transportieren. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 1750 Kilogramm. Bei entsprechender Nachfrage möchte Spies weitere Dreiachser bauen. Umbaukosten: rund 27 000 Mark.



Long vehicle: verlängerter Passat mit drei Achsen

Neuer Luftmengenmesser

Die Robert Bosch GmbH hat einen neuartigen Luftmengenmesser für elektronische Benzineinspritzungen entwickelt, der besonders kostengünstig und leistungsfähig sein soll. Beim



Heißfilmsensor als Steuergröße für die Benzineinspritzung

seitherigen Hitzdraht-Luftmassenmesser (HLM) wurde je nach angesaugter Luftmasse ein geheizter Platindraht mehr oder weniger stark abgekühlt; der zum Einhalten einer bestimmten Temperatur nötige Heizstrom diente als Richtgröße für die einzuspritzende Kraftstoffmenge. Neben dem Platindraht waren dazu ein Temperaturfühler und ein Präzisionsmeßwiderstand notwendig. Beim neuen Heißfilm-Luftmassenmesser (HFM) sind alle drei Einzelkomponenten als Dickschichtwiderstände auf einem Keramiksubstrat integriert. Durch die günstigere Gestaltung des Heizwiderstands hat der neue HFM ein besonders günstiges Ansprechverhalten.

Abhörsichere Fernbedienung

Die Fernbedienung der Zentralverriegelung mit einem unsichtbaren Infrarotstrahl ist zwar komfortabel, aber nicht immer ungefährlich: Der Code kann „mitgehört" werden. Ein von Siemens neu entwickeltes System arbeitet mit einem ständig wechselnden Code, der bei jedem Schließvorgang zwischen dem Sender im Schlüsselgriff und dem Empfänger im Auto neu vereinbart wird. Bis zu vier besitzerbezogene Schlüssel kann die Anlage erkennen und dann auch gleich Rückspiegel und Sitze entsprechend der Vorprogrammierung individuell einstellen. Zusatzfunktionen sollen die separate Schaltung von Innenbeleuchtung, Fensterheber, Schiebedach, Alarmanlage sowie die Steuerung des Garagentors erlauben.

Kabellose Scheinwerferkorrektur

Besonders für Werkstätten interessant ist ein französisches Gerät namens Luxtronic, das per Laser eine kabellose elektronische Scheinwerfereinstellung ermöglicht. Die Einstellung über die Visiereinrichtung erfolgt mit Hilfe von Anzeigelampen, die über die zu wählende Drehrichtung der Einstellschrauben informieren – gleichzeitig kann auch die Lichtstärke des Scheinwerfers überprüft werden. Die Anzeige des Geräts



Mobiles Einstellgerät für Scheinwerfer: Luxtronic

funktioniert auch ohne Netzanschluß; nach ungefähr 100 Einstellungen muß der Akku des Geräts wieder aufgeladen werden. Luxtronic eignet sich für Fahrzeuge mit Scheinwerferhöhen von 40 bis 120 Zentimeter – auch Nebelleuchten und andere Zusatzscheinwerfer lassen sich also damit überprüfen.

Neu von Bosch: KE-Motronic

Die ursprünglich rein mechanisch arbeitende K-Jetronic von Bosch greift in der KE-Version seit 1982 auf elektronische Hilfe zurück. Jetzt hat Bosch das System zur KE-Motronic erweitert. Damit kommt nicht nur eine Kennfeldzündung mit Klopfregelung ins Spiel, sondern die Anlage verfügt zudem über eine elektronisch gesteuerte Tankentlüftung und eine On-Board-Diagnose: Das Steuergerät überwacht sich selbst und vermerkt aufgetretene Störungen in einem elektronischen Archiv.

FIAT Die bereits angekündigten Modellpflegemaßnahmen für den Croma liegen jetzt im Detail fest. So ist der untere Teil der Stoßfänger nun ebenso in Wagenfarbe lackiert wie die B-Säulen. Außerdem wurde die Heckblende modifiziert; A-Säulen und Türdichtungen sind jetzt schwarz lackiert. Im Innenraum gibt es neue Farben und Polsterstoffe, das Armaturenbrett ist jetzt einfarbig gehalten und besitzt die gleiche automatische Heizungsregelung wie im Schwestermodell Lancia Thema. Türverkleidungen und Dachhimmel wurden ebenfalls anders gestaltet. Darüber hinaus sind nun alle Fiat-Modelle mit geregeltem Dreiwegekatalysator mit einem sogenannten Verdunstungsfilter am Tankeinfüllstutzen ausgerüstet, der das Entweichen giftiger Kraftstoffdämpfe in die Atmosphäre verhindern soll.



Mit neuem Armaturenbrett: Fiat Croma

AUSTIN ROVER Der serienmäßig mit geregeltem Dreiwegekatalysator ausgerüstete Rover 825 kann jetzt auch mit unverbleitem Normalbenzin betankt werden. Außerdem bietet Austin Rover Deutschland für die 800-Baureihe einen Styling-Kit an, der vom Tom Walkinshaw-Racingteam produziert wird. Das Set beinhaltet speziell geformte Stoßfänger mit Frontspoiler und integrierten Zusatzscheinwerfern vorn sowie eine Heckschürze mit Austrittsöffnungen für die Auspuffendrohre hinten. Hinzu kommen breite Stoßleisten an den Flanken, Seitenschweller und ein wuchtiger Heckspoiler. Ab Januar nächsten Jahres gibt es dann auch den Range Rover mit geregeltem Katalysator. Sein abgasentgifteter V8 leistet 145 PS (107 kW) bei 4500/min, das maximale Drehmoment beträgt 256 Nm bei 2550/min.



Mit Karosserie-Kit: Rover 825

DYNAMIK MAL ACHT.



Die Kompaktklasse mit ihrer markanten Linie: Aerodynamik, die man sehen kann. Antriebsdynamik, die man erlebt. Klar und handlich das Konzept, individuell das Programm: Diesel und Benziner. Vier-, Fünf- und Sechszylinder.

Allen gemeinsam: Vier großformatige Türen, viel Bewegungsfreiheit. Die vielzitierten Fahreigenschaften – auch durch das Fahrwerk mit der Raumlenker-Hinterachse. Servolenkung selbstverständlich. Katalysator bei den Benzinern ebenfalls. Sicherheitsgrad – Prinzip Mercedes: beispielhaft die elektronisch gesteuerten Gurtstraffer vorn. Auf Wunsch das automatische Sperrdifferential ASD.

Kompakte Dynamik nach Wahl. Qualität und Werterhaltung serienmäßig. Und so zeitgemäß wie das ganze Fahrzeug: Mercedes-Leasing – eine Alternative, 190er zu fahren.



190 D
53 kW (72 PS)

190 D 2.5
66 kW (90 PS)

190 D 2.5 TURBO
90 kW (122 PS)

190
75 kW (102 PS)

190 E
87 kW (118 PS)

190 E 2.3
97 kW (132 PS)

190 E 2.6
118 kW (160 PS)

190 E 2.3–16
16-Ventiler 125 kW (170 PS)



MERCEDES-BENZ
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

Schwarz auf Weiß

Test Wie gut ist die neue Winterreifen-generation?

Nie waren sie wertvoller als im vergangenen Winter. Um so wichtiger ist die optimale Wahl für die kommende Saison: Zum großen Winterreifen-Test versammelte auto motor und sport die neuesten Modelle der 1988er M+S-Generation auf einem VW Golf GTI im weitverbreiteten Niederquerschnitt-Format 175/70 R 13 Q. Letzteres Kürzel steht für den zulässigen Geschwindigkeits-

Sichere Fahreigenschaften im Schnee sind die Domäne moderner Winterreifen, wenngleich manches feingliedrige Profil dies nicht unbedingt erwarten läßt

bereich bis 160 km/h. Teils neu entwickelt, teils in der Gummimischung modifiziert treten folgende Testkandidaten an:

- Conti Contact TS 740,
- Fulda Kristall 3,
- Goodyear Ultra Grip 3,
- Michelin X M+S 100,
- Pirelli Winter 160-2,
- Semperit Top Grip.

Zwei nahmhafte Fabrikate fehlen dieses Mał. Dunlop kann derzeit nur den nicht mehr konkurrenzfähigen SP 88 bieten. Und das Debüt des angekündigten neuen Uniroyal MS Plus, einst die am meisten verkaufte Marke dieser Reifenspezies, verschiebt sich auf den Herbst kommenden Jahres. Gewissermaßen als Null-

Fotos: Schmid





Extra: Leichtmetallräder BTX: * 45444 #



Er hat seine 16 Ventile

Es gibt Situationen im Alltag eines Autofahrers, da hört der Spaß ganz schnell auf. Bundesstraße, mittelschwere Steigung, kurvenreich. Vorweg müht sich ein Schwertransporter, dahinter zwei Kleinwagen. Tempo 40 – überholen?

Gleiche Situation, aber im Jetta GTX 16V. Abwarten, Blick in den Rückspiegel, Blinker setzen, Gas geben.

Und im Nu spürt man die wunderbare Kraft eines 16-Ventilers von Volkswagen. (Beschleunigung von 0 – 100 km/h: 8,8 sec.)

Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, elektronische Kennfeldzündung – im Motorsport erprobt, in anderen Volkswagen bewährt.

Für Sie und Ihre Familie heißt das: Überholmanöver oder andere Situationen, in

nicht nur zum Spaß.

denen es auf gute Beschleunigung ankommt, werden besser beherrschbar.

Hohe Leistung, hohe Sicherheit. Und das alles bei sparsamem Benzinverbrauch. Sie sehen: Der Jetta GTX 16V hat seine 16 Ventile nicht nur zum Spaß.

Obgleich Sie ganz sicher viel Spaß mit ihm haben werden.

Der Jetta GTX 16V. Er hat all die Qualitäten, die einen Wagen zum Volkswagen machen:

Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Langlebigkeit, umfassende Gewährleistung bis hin zur Mobilitätsgarantie.

Und er bietet eine interessante Alternative zum Kauf: Leasing.



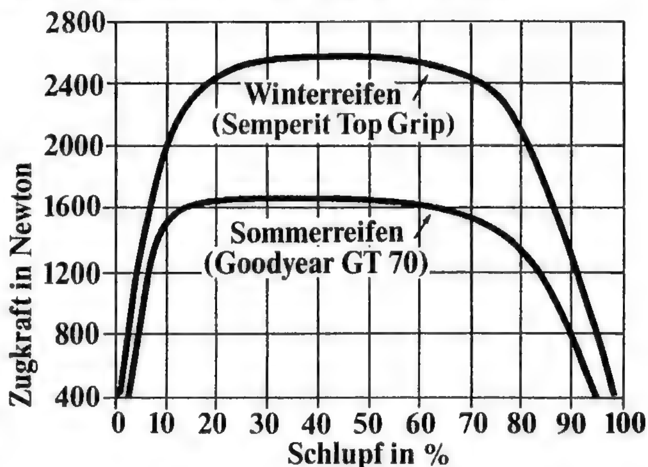
Volkswagen – da weiß man, was man hat.

punkt der Meßlatte dient im Vergleichstest eine Garnitur moderner Sommerreifen vom Typ Goodyear GT 70.

Wichtigster Kaufgrund für einen Winterreifen bleibt natürlich die überlegene Griffigkeit auf verschneiten Fahrbahnen. Zum Auftakt deshalb ein diesbezüglich aussagekräftiger Handlingkurs: 800 Meter lang, auf flache Abschnitte mit schnellen Kurven folgen eine zwölfprozentige Steigung und enge Biegungen, festgefahrene Schneedekken wechseln ab mit lockerer Neuschneeauflage – Kontrahenten schon ab. Speziell der feinlamellierte Michelin-Reifen ist dafür ein gutes Beispiel. Er markiert zwar in der reinen Zeitmessung wegen seiner mustergültigen Traktion erstklassige Werte, die Seitenführung aber bricht in Kurven ziemlich rasch zusammen, was den Umgang mit diesem Reifentyp erschwert, weil er dem Fahrer blitzschnelle Lenkkorrekturen abnötigt.

Prüfung Nummer zwei, das Überwinden hochprozentiger Steigungen: Hier kommt es allein darauf an, welche Zugkräfte der Reifen in Umfangsrichtung auf verschneiter Fahrbahn ermöglicht. Seitliche Stabili-

Mit Hilfe einer Winde, die über ein Stahlseil mit dem Testwagen verbunden ist, werden die von den Reifen aufgebrachten Zugkräfte ermittelt. Die Ergebnisse lassen Rückschlüsse auf die Traktion zu, etwa vergleichbar mit dem Befahren schneebedeckter Steigungen. Wie man sieht, bestehen Sommerreifen diese Prüfung weitaus schlechter als M+S-Reifen.



Auch Regen ist für Winterwetter typisch. Nässetests auf Handlingstrecken und Aquaplaningversuche sind deshalb für eine gründliche Bewertung ebenso unerläßlich wie Traktionsmessungen auf Schneepisten





eben gerade so wie im richtigen Leben.

Als unumstrittener Meister seines Fachs entscheidet der Ultra Grip von Goodyear diesen Part klar für sich. Ohne das geringste Gefühl von Unsicherheit aufkommen zu lassen, bewältigt der damit bereifte Golf die Prüfstrecke. Selbst wenn mal größere Schräglaufwinkel pariert werden müssen, lassen die Reifen in ihrem Bestreben, ausreichende Vortriebskräfte zu übertragen, kaum nach. Die Seitenstabilität ist ebenso ohne Tadel wie die Beherrschbarkeit in kritischen Momenten.

Während der Conti hier noch am ehesten mithalten kann, fallen die übrigen





tät ist also ohne Belang. In dieser Beziehung sehen die mit Hilfe einer Seilwinde ermittelten Meßwerte (siehe Grafik auf Seite 48) den Semperit Top Grip vorne, der unter den bis 190 km/h zugelassenen T-Versionen des letzten Winterreifen-Tests noch ein etwas trauriges Bild abgab, gefolgt vom Michelin X M+S 100.

Besonders kritisch Prüfung Nummer drei: Fahren auf Glatteis. Objektiv betrachtet verdienen auf diesem Untergrund alle Winterreifen heutiger Machart die Note unzureichend, vor allem auch im Vergleich mit den vor zwölf Jahren verbotenen Spikereifen. Eine punktuelle Bewertung würde zu trügerischen Schlußfolgerungen führen – nicht zuletzt auch deshalb, weil sich die Eishaftung auf einem derart niedrigen Niveau abspielt, daß gezielte Fahr- oder Bremsmanöver praktisch unmöglich sind.

In den Wintermonaten sorgt Regen weit häufiger für rutschige Straßenverhältnisse als Glatteis. Ein gut kalkulierbares Fahrverhalten bei Nässe, sichere Bremsverzögerung sowie ordentliche Aquaplaningeigenschaften sind folglich ein wichtiges Bewertungskriterium bei M+S-Reifen.

Da kommt es also auf einen gelungenen Kompromiß zwischen den einzelnen Mischungskomponenten im Laufstreifengummi an. Denn Kautschuksorten, die auf kaltem Schnee noch gut haften, können auf nassem Asphaltbelag unter Umständen leicht den Grip verlieren. Außerdem muß das Profil eine wirkungsvolle Drainage aufweisen, damit es auch größere Wassermassen aufnehmen und ableiten kann.

So ist bei manchen Fabrikaten ein mehr oder minder ausgeprägter Zielkonflikt zwischen optimaler Schnee- und Nässehaftung erkennbar. Der Schneegreifer von Goodyear etwa verdrängt das Wasser in tiefen Pfützen nur mühsam aus der Aufstandsfläche. Solch ein Manko hat in aller Regel auch auf Schneematsch seine unangenehmen Auswirkungen. Im Fall des Semperit muß mit langen Bremswegen und wenig erbaulichen Handlingmanieren gerechnet werden. Der Fulda Kristall 3 schließlich agiert in Kurven mit vergleichsweise großen Schräglaufwinkeln und einer mäßigen Lenkpräzision.

Den besten Mittelweg beschreitet hier wohl noch das Pirelli-Erzeugnis, weil es sich keinerlei signifikante Schwächen erlaubt. Von den überzeugenden Qualitäten des Goodyear-Sommerreifens einmal ganz abgesehen, der naturgemäß auf Schneefahrbahnen von



Conti Contact TS 740

In der Gummimischung modifizierter M+S-Reifen, gut beherrschbares Fahrverhalten auf fester Schneedecke, hohe Seitenführung, durchschnittliche Traktion, kurze Bremswege. Befriedigende Kurveneigenschaften bei Nässe, neigt etwas zu Aquaplaning (geradeaus). Sehr lenkexakt und gut kontrollierbar auf trockener Fahrbahn.



Fulda Kristall 3

Neuer Winterreifen mit durchschnittlichen Noten in der Schneehaftung, bei großem Schlupf relativ stark nachlassende Seitenführung. Knapp ausreichende Griffigkeit bei Nässe, große Schräglaufwinkel in Kurven. Recht gut kontrollierbare Fahreigenschaften auf trockenen Straßen, deutlich hörbare Abrollgeräusche.



Goodyear Ultra Grip 3

M+S-Konstruktion mit ausgeprägter Lamellentechnik. Sehr sichere Kurveneigenschaften auf Schneefahrbahnen, hohe Seitenführung auch bei großem Reifenschlupf. Eingeschränktes Nässe-Handling, erfordert relativ viel Lenkaufwand, mäßige Aquaplaning-Qualitäten. Durchschnittliches Fahrverhalten bei Trockenheit, geringe Lenkexaktheit.



Michelin X M+S 100

Sehr stark lamellierter neuer Winterreifen mit guter Traktion auf Schnee; relativ große Schräglaufwinkel in Kurven, etwas eingeschränkte Spurhaltung. Befriedigende Handlingeigenschaften bei Nässe, schwimmt im Queraquaplaning verhältnismäßig früh auf. Durchschnittliche Handlichkeit auf trockener Fahrbahn, guter Geräusch- und Federungskomfort.



Pirelli Winter 160-2

M+S-Reifen mit harmonischen Allround-Qualitäten. Befriedigende Beherrschbarkeit auf Schneefahrbahnen, noch durchschnittliche Noten beim Bremsen und in der Traktion. Gutmütiges Fahrverhalten bei Nässe, lenkpräzise. Ausgewogene Lenk- und Kurveneigenschaften auf trockenen Fahrbahnen, relativ hohe Querbeschleunigung, guter Abrollkomfort.



Semperit Top Grip

Winterreifen mit sehr gutem Steigvermögen auf fester Schneedecke, bei größerem Reifenschlupf nachlassende Seitenführung. Auf regennassen Straßen etwas indifferente Handlingeigenschaften, recht große Schräglaufwinkel, gute bis sehr gute Aquaplaning-Eigenschaft, mäßige Bremsverzögerung. Befriedigendes Kurvenverhalten auf trockener Fahrbahn.

Welcher Winterreifen für welches Auto?

● von auto motor und sport als geeignet eingestuft ○ Größe im Programm des Reifenherstellers – Größe nicht im Programm des Reifenherstellers

Hersteller, Fahrzeugtyp	Reifendimension	Conti Contact TS 740	Fulda Kristall 3	Gislaved Frost	Goodyear Ultra Grip 3	Michelin X M+S 100	Pirelli Winter 160/190	Semperit Top Grip	Uniroyal Rallye MS Plus
Alfa Romeo									
Alfa 33	165/70 R 13	●	○	●	●	●	●	–	○
Alfa 75	195/60 R 14	●	–	–	●	●	●	○	○
Audi									
80, Coupé	175/70 R 14	●	●	●	●	●	●	●	○
90	195/60 R 14	●	–	–	●	●	●	○	○
100	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
200	185/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
Austin Rover									
Metro	160/65 R 315	–	–	–	–	●	–	–	–
825i Sterling	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
BMW									
316i – 325i	175/70 R 14	●	○	●	●	●	●	●	○
	195/65 R 14	●	○	●	●	●	●	–	○
518i – 528i	175 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
	195/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
635 CSi	195/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
730i, 735i	205/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
750iL	225/60 R 15	–	–	–	–	–	●	–	–
Citroen									
AX	155/70 R 13	●	–	●	○ [1]	●	●	●	●
BX	165/70 R 14	–	–	–	–	●	–	–	●
CX	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	●	○
	190/65 R 390	–	–	–	●	–	–	–	–
Fiat									
Panda	135 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Uno	155/70 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Ritmo, Regata	165/65 R 14	●	–	●	○ [1]	●	●	●	●
Croma	175/70 R 14	●	○	●	●	●	●	●	○
Ford									
Fiesta	135 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Escort, Orion	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Escort XR 3i	185/60 R 14	●	–	–	●	●	●	○	○
Sierra	165 R 13	●	○	●	●	●	●	●	○
Scorpio	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Honda									
Civic, CRX	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Accord	185/70 R 13	●	○	●	●	●	●	○	○
Legend	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
Jaguar									
XJ 6/12	215/65 R 15	●	–	–	–	–	●	–	–
	220/65 R 390	–	–	–	–	●	–	–	–
Lancia									
Y 10	135 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Delta, Prisma	165/65 R 14	●	–	●	○ [1]	●	●	●	●
Thema	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Mazda									
323	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
626	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
929	195/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Mercedes-Benz									
190 – 200	185/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
230 E – 300 E	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
260 SE – 500 SE	205/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
560 SEL	215/65 R 15	●	–	–	–	–	●	–	–
Mitsubishi									
Colt, Lancer	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Galant	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Nissan									
Micra	155 R 12	●	–	●	○ [1]	●	–	–	●
Sunny	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Bluebird	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Opel									
Corsa	145 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Kadett	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Ascona	165 R 13	●	○	●	●	●	●	●	○
Omega	175 R 14	●	○	●	●	●	●	●	○
	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Senator	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
Peugeot									
205	145 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
	165/70 R 13	●	●	●	●	●	●	–	●
309	165/70 R 13	●	●	●	●	●	●	–	●
405	175/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
505	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Porsche									
911, 924, 944	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
	205/55 R 16	●	–	–	●	–	●	–	–
928 S	205/55 R 16	●	–	–	●	–	●	–	–
Renault									
R 5	155/70 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
R 9, R 11	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
R 21	175/65 R 14	●	–	●	–	●	–	●	○
R 25	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Saab									
900 – 9000	185/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○
Seat									
Marbella	135 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Ibiza	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Subaru									
1800	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Toyota									
Starlet	145 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Corolla	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Tercel 4WD	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Camry	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
Celica	195/60 R 14	●	–	–	●	●	●	○	○
Volkswagen									
Polo	145 R 13	●	●	●	○ [1]	●	●	●	●
Golf, Jetta,	155 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Scirocco	175/70 R 13	●	●	●	●	●	●	●	●
Passat	165 R 13	●	○	●	●	●	●	●	○
	185/70 R 13	●	○	●	●	●	●	○	○
Volvo									
340, 360	175/70 R 13	●	○	●	●	●	●	●	○
240	175 R 14	●	○	●	●	●	●	●	○
480	185/60 R 14	●	–	–	●	●	●	○	○
740, 760	185/70 R 14	●	○	●	●	●	●	○	○
	195/65 R 15	●	○	●	●	●	●	○	○

[1] in Ultra Grip 2- bzw. NCT-Profil

Winterreifen-Test

jedem der Winterkonkurrenten deklassiert wird.

Selbst auf trockenem Untergrund hinterlassen die meisten Winterreifen heute kaum noch ein indifferentes oder gar ungutes Fahrgefühl. Auffällige Tugenden kann in dieser Hinsicht besonders der Conti auf seinem Konto verbuchen. In Kurven erreicht der Test-Golf mit diesem Reifen nahezu die Querbeschleunigungen des Goodyear GT 70; auch die exakt ansprechende Lenkung sowie die allzeit gutmütigen Reaktionen im Grenzbereich lassen bei ihm typische Merkmale von Sommerreifen erkennen.

Das gilt für einige Exemplare ebenso in bezug auf Rollwiderstand oder Abrollkomfort. So absorbieren einige Winterreifen Unebenheiten nahezu makellos, und sie rollen zudem manchmal fast so leise ab wie Sommerreifen. Bei den Marken Fulda und Goodyear fällt außerdem der durch das Reifenwalken verursachte Rollwiderstand sehr niedrig aus, was dem Kraftstoffverbrauch etwas zugute kommt.

Hohe Geschwindigkeiten übersteht die neueste M+S-Generation, soweit sie hier getestet wurde, gleichfalls ohne Fehl und Tadel. Die unter erschwerten Bedingungen absolvierten Prüfstandsversuche dokumentieren, daß die Strukturfestigkeit weit über das definierte Tempolimit hinausreicht, in den Reifen also stattliche Schnellaufreser-

Hinweise zur Reifentabelle

In der Übersicht sind die Umrüstmöglichkeiten für über 100 Automodelle aufgeführt. Die Empfehlungen basieren einmal auf den Resultaten des aktuellen und des letztjährigen Winterreifentests. Ferner wurden dabei Erkenntnisse aus der auto motor und sport-Praxis mit Dauertestwagen berücksichtigt. Die genannten Autotypen können wahlweise mit Q- (bis 160 km/h) oder T-Winterreifen (bis 190 km/h) gefahren werden. Entscheidend für die Montage ist allein die Dimension, über die der Fahrzeugschein oder der jeweilige Automobilhersteller informieren. Werden mehrere Alternativen angegeben, empfiehlt es sich, das schmalere Format zu wählen: Es ist den breiteren Ausführungen im Schnee und bei Aquaplaning meist überlegen.

Meßwerte: Grenzen der Haftung auf glatten Straßen

Testdisziplinen	Conti Contact TS 740	Fulda Kristall 3	Goodyear Ultra Grip 3	Michelin X M+S 100	Pirelli Winter 160-2	Semperit Top Grip	Sommerreifen
Auf Schnee							
Handling, Streckenlänge 800 m, mittlere Geschwindigkeit km/h	68,7	68,1	70,0	69,1	68,9	66,5	62,3
Zugkraft maximal (komprimierter Schnee mit Eisplatten) N	2360	2320	2300	2360	2240	2500	1620
Zugkraft maximal (komprimierter Schnee/griffig) N	2620	2660	2700	2740	2560	2740	1960
Bremsweg aus 50 km/h m	31,9	33,0	32,6	33,6	34,8	33,8	40,4
Bremsverzögerung m/s²	3,02	2,92	2,96	2,87	2,77	2,85	2,39
Auf nasser Fahrbahn							
Handling, Streckenlänge 1720 m, mittlere Geschwindigkeit km/h	61,0	59,7	60,4	61,2	61,7	59,6	62,3
Bremsweg aus 70 km/h m	35,7	36,0	36,6	33,1	34,6	38,3	29,8
Bremsverzögerung m/s²	5,29	5,25	5,16	5,71	5,46	4,93	6,34
Aquaplaning geradeaus, kritische Aufschwimmgeschw.[1] km/h	65	69	66	73	76	78	77
Aquaplaning in Kurven, max. Geschwindigkeit beim Aufschwimmen[2] km/h	92	89	79	83	91	107	87
Auf trockener Fahrbahn							
Handling, Streckenlänge 930 m, mittlere Geschwindigkeit km/h	69,0	67,9	68,2	67,8	68,5	68,0	69,1
Auf dem Prüfstand							
Schnellauf[3], Zeit min	10	2	3	2	6	2	7
Geschwindigkeit km/h	190	200	200	200	220	200	200
Rollwiderstand, Leistung bei 50 km/h PS	0,75	0,63	0,65	0,82	0,72	0,73	0,83
bei 90 km/h PS	1,39	1,18	1,24	1,50	1,37	1,37	1,46
bei 130 km/h PS	2,20	1,82	1,86	2,16	2,01	2,12	2,11

[1] Wassertiefe 8 mm, Geschwindigkeit, bei der die vorderen Reifen beim Beschleunigen aufschwimmen; [2] Wassertiefe 6 mm, Geschwindigkeit bei 1,0 m/s² Querbeschleunigung; [3] Last = 394 kp, Luftdruck = 2,2 bar

Wertung*: Guter Schneegriff hat Priorität

Eigenschaften	Conti Contact TS 740	Fulda Kristall 3	Goodyear Ultra Grip 3	Michelin X M+S 100	Pirelli Winter 160-2	Semperit Top Grip	Sommerreifen
Fahrverhalten auf Schnee	+	O	++	O	O	O	– –
Traktion auf Schnee	O	O	O	+	O	++	– –
Bremsen auf Schnee	+	O	O	O	O	O	
Fahrverhalten bei Nässe	O	–	O	O	+	–	++
Aquaplaningverhalten geradeaus	–	–	–	O	+	+	+
Aquaplaningverhalten in Kurven	O	O	–	–	O	++	O
Bremsen bei Nässe	–	–	–	O	O	– –	++
Fahrverhalten bei Trockenheit	++	O	O	O	+	O	++
Abrollkomfort	+	O	+	+	+	O	++
Rollwiderstand	O	+	+	O	O	O	O
Schnellauffestigkeit	++	++	++	++	++	++	O

*Unter Berücksichtigung von Meßwerten und Fahreindrücken; ++ = sehr gut, + = gut, O = durchschnittlich, – = ausreichend, – – = mangelhaft

ven schlummern. Stetige Luftdruckkontrollen und die Einhaltung der zulässigen Belastungsgrenzen sind dafür allerdings unverzichtbare Voraussetzungen.

Wie lange halten Winterreifen? Nicht so lange jedenfalls wie Sommerreifen, aber auch hier wurden Fortschritte erzielt. Gute Beispiele dafür liefert der Dauertestbetrieb von auto motor und sport: Dort halten Winterreifen bei forcierter Fahrweise durchschnittlich über 20 000 Kilometer, ehe die Profiltiefe ungefähr auf die Hälfte ihres Neuzustands geschrumpft ist. Im normalen Einsatz entspricht dies einer Nutzungsmöglichkeit von drei bis vier Jahren. Mit der Haftfähigkeit geht es, wegen der Alterung des Laufflächen-Gummis, dann ohnedies dem Ende entgegen – eine neue Garnitur wird fällig. Abgesehen davon: Auch Sommerreifen würden im Winterbetrieb verschleißen. Ein so schlechtes Geschäft sind Winterreifen also auch für den Verbraucher nicht, zumal der Gewinn an Fahrsicherheit in Mark und Pfennig nicht zu erfassen ist.

Das reine Zahlenwerk reicht für eine zuverlässige Einstufung der einzelnen Fabrikate nicht aus. Erst die Eindrücke mehrerer Fahrer vervollständigen das Bild

Burkhardt Hübner

Vom ersten Tag bis zum letzten Kilometer.

1 Jahr Neuwagen-Garantie.
Auf jeden Ford-Neuwagen. Ohne km-Begrenzung. Sie umfaßt die kostenlose Reparatur und den kostenlosen Ersatz der erforderlichen Teile.

Ford Garantie-Schutzbrief.
Im Anschluß an die einjährige Neuwagen-Garantie: der Ford Garantie-Schutzbrief. Für das zweite und dritte Jahr. Zum maßgeschneiderten Tarif. Mit Schutz auf alle wichtigen Aggregate. Wahlweise bis 50 000 oder 100 000 km Gesamtfahrleistung.

6 Jahre Garantie gegen Durchrosten.
Auf jeden neuen Ford-Pkw. Ohne km-Begrenzung und ohne spezielle Nachprüfungen oder Nachbehandlungen.

1 Jahr Werks-Garantie auf Teile.
Auf alle Original- und Austauschteile oder Motorcraft-Teile, die Sie bei uns kaufen oder einbauen lassen.

Unsere Langzeit-Reparatur-Garantie.
Unsere spezielle Garantie für Reparaturen. Einmal bezahlt – nie wieder bezahlen. Denn sie gilt so lange, wie Sie Ihr Auto fahren. Ob Ford-Pkw, Econovan oder Transit. Egal welches Baujahr. Ausgenommen sind typische Verschleißreparaturen sowie Karosserie- und Lackarbeiten.

Fragen Sie Ihren Ford-Händler.
Nach einem der vorteilhaftesten Garantie-Programme, das Ihnen Ihre Kaufentscheidung sicher leichter macht. Mit Garantie. Ihr Ford-Händler berät Sie gern.



Das Ford Garantie-Programm.



Neuer Mazda 626.
Der Erfolg wird fortgesetzt.

DER NEUE Mazda 626

Mazda 626 GT Kat., Fließheck

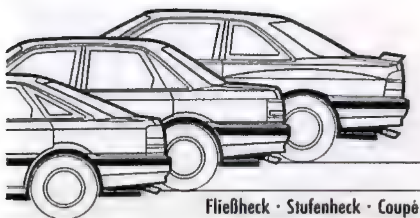
Es gibt keine bessere Empfehlung für ein neues Modell als ein erfolgreicher Vorgänger.

Erinnern Sie sich? Mazda 626 viermal Klassensieger in der AUTO MOTOR und SPORT-Wahl „Die besten Autos der Welt". Bis auf den heutigen Tag erfolgreichste Import-Limousine der Mittelklasse. Beste Zeugnisse von ADAC und TÜV für Zuverlässigkeit und Langlebigkeit.

Diesen Erfolg fortzusetzen, ist ein großes Ziel – und ein Versprechen zugleich. Der neue Mazda 626 löst es ein: In Form und Linie dem Zeitgeschmack einen zukunftssicheren Schritt voraus. Großzügiger im Innenraum-Angebot. Noch sicherer im Fahrverhalten. Noch leiser. Noch großzügiger in der Komplett-Ausstattung. Neue schadstoffarme Motoren, auch in Mehrventiltechnik.

Mazda hat alles getan, um auch den neuen Mazda 626 in die Spitze seiner Klasse zu bringen.

☎ Wenn Sie mehr über die neuen Mazda 626-Modelle erfahren möchten, fordern Sie einfach unter 02 21/2 40 15 17 ausführliche Sofort-Informationen an. Ab Oktober '87 stehen die neuen Mazda 626 bei über 1.000 Mazda-Händlern zur Probefahrt bereit!



Fließheck · Stufenheck · Coupé

Mazda 626 Modellprogramm, zum Beispiel:	
LX Kat., Stufenheck, 2,0, 66 kW (90 PS), 5-Gang	DM 19.950,–*
GLX Kat., Coupé, 2,0i, 66 kW (90 PS), 5-Gang	DM 24.390,–*
GT Kat., Fließheck, 2,0i, 103 kW (140 PS), 5-Gang	DM 33.400,–*

Aufpreis für Metallic-Farben DM 390,–* / *Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs ab Auslieferungslager zuzüglich Überführungskosten.
Finanzierung oder Leasing: Ihr Mazda-Partner vermittelt Ihnen gerne ein günstiges Angebot.

MAZDA MOTORS (DEUTSCHLAND) GMBH
Weidenstraße 2, 5090 Leverkusen 1

mazda

Harmonie zwischen Mensch und Technik

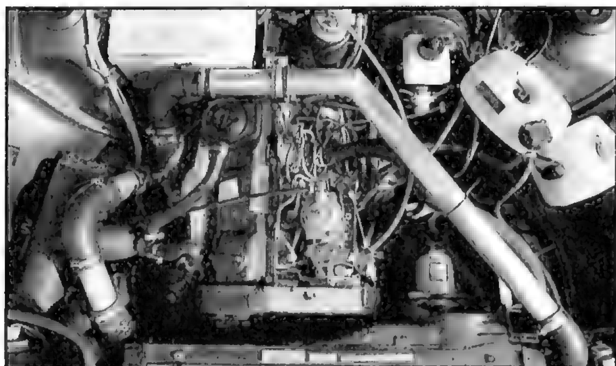
Unter Druck

VW Passat Variant Turbodiesel von Papmahl.

Der 1,6 Liter-Turbodiesel erfreut sich im VW-Motorenprogramm großer Beliebtheit.
Doch obwohl der Selbstzünder schon in der Serienversion für gute Fahrleistungen sorgt, verspüren etliche Turbodiesel-Eigner den Drang nach zügigerem Vortrieb. Hier hat VW-Tuner Sepp Papmahl aus dem bayerischen Hofstetten seine Chance erkannt – er setzt den 1,6 Liter-Motor stärker unter Druck.
Neueste Version im Papmahl-Programm ist eine von den 70 Serien-PS auf 100 PS (75 kW) gesteigerte Variante für den Einsatz im VW Passat. Die Leistungssteigerung um über 40 Prozent erreichte Papmahl mit vergleichsweise einfachen Mitteln: Ein von 0,75 auf 1,0 bar gesteigerter Ladedruck, ein großer Ladeluftkühler, der die komprimierte Luft um bis zu 80 Grad abkühlt und so für eine bessere Füllung der Brennräume sorgt, sowie eine modifizierte Einspritzpumpe sorgen für das PS-Plus.

Daß der Papmahl-Passat, der ansonsten in serienmäßigem Zustand belassen wird – auf Wunsch gibt es breitere Reifen – und sich lediglich durch einen Schriftzug von seinen leistungsschwächeren Artgenossen unterscheidet, mehr Dampf hat, wird freilich erst beim Überschreiten des unteren Drehzahlbereichs und mit zunehmendem Ladedruck deutlich: Da wirkt der getunte Kombi spürbar agiler. Mit 13,1 Sekunden für die Beschleunigung von null auf 100 km/h wird der Meßwert des Serien-Turbodiesels (15,7 Sekunden) klar unterboten, und auch den Kilometer mit stehendem Start absolvierte der Papmahl-Variant um zwei Sekunden schneller. Bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung lag er mit 171 km/h allerdings nur um bescheidene sechs km/h vorne – hier setzte der Luftwiderstand der etwas antiquierten Karosserie dem Vortrieb frühzeitig Grenzen.

Daß Leistungssteigerung nicht unbedingt auch Verbrauchsanstieg bedeuten muß, bewies der Papmahl-Variant auf eindrucksvolle Weise: Mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 8,6 Liter/100 km erwies er sich sogar als sparsamer als der Serien-Turbodiesel. So gesehen sind die 3300 Mark für das Motortuning nicht nur ein Beitrag zur Leistungssteigerung, sondern auch einer zur Senkung der laufenden Betriebskosten. *hjw*



Beim Papmahl-Passat wird die komprimierte Luft durch einen Ladeluftkühler zu ihrem Bestimmungsort geschickt



Zum Vergleich

Fahrzeugtyp		Papmahl VW Passat Variant	VW Passat Variant TD
Hubraum	cm³	1588	1588
Leistung	kW (PS) bei 1/min	75(100) bei 4500	51 (70) bei 4500
Drehmoment	Nm bei 1/min	185 bei 3300	133 bei 2500
Reifengröße		195/60 R 14 H	185/70 R 13 S
Testverbrauch	L	8,6 D	9,2 D
Preis	DM	27 715,–[1]	24 415,–
Beschleunigung 0–100 km/h	s	13,1	15,7
1 km mit steh. Start	s	34,9	36,9
Elastizität 60–100 km/h (IV. Gang)	s	15,1	13,4
80–120 km/h (V. Gang)	s	20,9	19,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	171	165

[1] Grundpreis plus Motortuning

Ventil-Spiel

Audi 80 Oettinger 2000 E/16.

Tuning-Altmeister Gerhard Oettinger hatte ein kleines Problem: Seit das VW-Werk einen eigenen Vierventil-Zylinderkopf produziert, ist das lukrative VW Tuning-Geschäft mit dem von Oettinger konzipierten Vierventilkopf gelaufen.
Zum Glück gibt es aber jetzt einen Audi 80 ohne Vierventilmotor. Eine dankbare Aufgabe für Oettinger, diesem Mangel abzuhelfen.

Nach Art des Hauses aber ist eine Hubraumerweiterung von 1,8 auf rund zwei Liter Inhalt der erste Schritt zu mehr Leistung, Stufe zwei stellt die Montage des bereits 1977 entwickelten Vierventilkopfs dar. Durch ein leicht überarbeitetes Saugrohr und eine andere Auspuffanlage hat der Vierzylinder zwar nominell fünf PS verloren (165 PS statt 170 PS), doch an den übrigen Eigen-



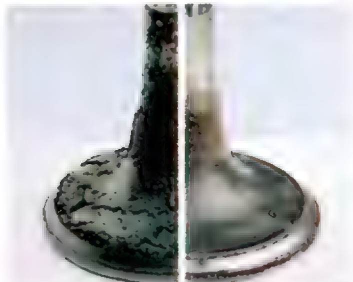
Der Oettinger-Audi 80 durcheilt Kurven mit nur geringer Seitenneigung

BP Formel CE. Unser Kraftstoff mit doppelter Wirkung:

Schützt den Motor.

Entlastet die Umwelt.

Ventilverschmutzung nach 10000 km:



BP Kraftstoff ohne Additive | BP Formel CE

BP Formel CE schützt Tank, Benzinleitung und Pumpe vor Korrosion. Wichtiger noch: Ein aktueller Straßen-Test über insgesamt 300.000 km beweist: BP Formel CE hält Vergaser, Einspritzdüsen, Einlaßkanäle und Ventile sauber. Dadurch werden Kraftstoff und Luft ideal gemischt und verbrannt. Das führt zu voller Kraftstoffausnutzung – und damit zu weniger Schadstoffen.

Mit BP Formel CE können Sie also einen Kraftstoff tanken, der gut ist für Ihr Auto und unsere Umwelt. BP Formel CE gibt es als Normalbenzin, Superbenzin, verbleit **– und natürlich auch bleifrei.**

Und wenn Sie als Motorenöl das Leichtlauföl BP Strato einsetzen, entlasten Sie die Umwelt noch zusätzlich. Wir von BP bieten Ihnen mehr als nur Benzin.

Denn wir möchten, daß Sie wiederkommen.



schaften hat sich nichts Grundlegendes geändert. Der Langhuber (94,5 mm Hub) gefällt durch seine bullige Drehmomentcharakteristik, kommt also schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig zur Sache und reagiert über den gesamten Drehzahlbereich sehr spontan auf Gaspedalbewegungen.

Daß indes die Fahrleistungen des Oettinger-Audi 80 2000 E/16 etwas enttäuschend sind, liegt weniger am Motor als am Umfeld. Zum einen ist der neue Audi 80 mit einem Leergewicht von 1120 Kilogramm kein sonderlich leichtes Auto, zum anderen harmoniert die Abstufung des serienmäßigen Fünfganggetriebes nicht perfekt mit dem leistungsgesteigerten Aggregat. Vor allem der Sprung zwischen dem zweiten und dritten Gang ist zu groß. Am Testverbrauch von 10,6 Liter/100 km verbleitem Superbenzin gibt es dagegen nichts auszusetzen. Den von Oettinger aus früheren Zeiten gewohnten Standard in Sachen Fahrwerksabstimmung erreichte der mit einem Sachs-Sportfahrwerk bestückte Testwagen nicht. Kurze Bodenunebenheiten kamen weitgehend ungefiltert zu den Insassen durch, auf langen Wellen schliffen die breiteren Räder (7 J × 15 mit 195/60 VR 15) zuweilen in den Radhäusern. Billig ist die Oettinger-Kraftkur ebenfalls nicht: Für den Vierventilmotor werden 13 274 Mark verlangt, Fahrwerk und Räder kosten über 5000 Mark, die auffälligen Spoiler stolze 4250 Mark. *psch*

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp		Audi 80 Oettinger 2000 E/16	Audi 80 1.8 E
Hubraum	cm³	1996	1781
Leistung	kW (PS) bei 1/min	121 (165) 6400	82 (112) 5800
Drehm.	Nm bei 1/min	189 bei 5200	160 bei 3400
Reifengröße		195/60 VR 15	175/70 R 14 H
Testverbrauch	L	10,6 S	9,1 S
Preis	DM	51 136,–	28 900,–
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,1	11,5
1 km mit steh. Start	s	29,8	32,6
Elastizität 60–100 km/h (IV. Gang)	s	9,5	11,2
80–120 km/h (V. Gang)	s	12,9	14,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	220	198

Breite Backen für den Seat Ibiza

Der Seat-Vertragshändler Auto Westerhoff in 4770 Soest, Gestinghauser Straße 33, Telefon 02921/81812,



Von Westerhoff aufgemöbelter Seat Ibiza

hat dem Ibiza Kotflügelverbreiterungen, die Reifen bis zum Format 195/50 VR 15 auf 7 × 15 Zoll großen Rädern verkraften, verpaßt. Front- und Heckspoiler.

Schwellerleisten und zwei Türblenden komplettieren den Stylingsatz für 3277 Mark.

Mercedes-Tuning im Großformat

Der Mercedes-Tuner Lorinser im schwäbischen Waiblingen hat einen neuen, großformatigen Katalog mit einem breiten Angebot von Mercedes-Tuningteilen herausgegeben. Auf 120 Seiten tut sich die ganze Welt des Lorinser-Tunings auf – inklusive eines neuen, dreiteiligen Leichtmetallrades aus Titan und Aluminium. Der Katalog kann für 25 Mark direkt bei Lorinser, Kleine Röte 2, 7050 Waiblingen, Telefon 07151/1360, bezogen werden.

Rollenprüfstand für jedermann

Das Frankfurter BMW-Autohaus Matthes, Berner Straße 73, Telefon 069/5072010, hat einen Rollenprüfstand in Betrieb genommen, der Spitzengeschwindigkeiten bis zu 250 km/h und Leistungen bis zu 544 PS (400 kW) mißt. Die Daten werden ausgedruckt. Außer für Leistungsmessungen eignet sich der computergesteuerte Prüfstand auch für Verbrauchsmessungen, Tachometerabgleichungen oder, dank eingebauter Stoppuhr, auch für Beschleunigungsmessungen. Für 150 Mark plus Mehrwertsteuer pro Arbeitsstunde überprüft Matthes auch Fremdfahrzeuge – ein Angebot, das vor allem an die Besitzer getunter Autos gerichtet ist, die Zweifel an der vom Tuner angegebenen Leistung haben. Da ein simulierter Fahrbetrieb auch Motoreinstellarbeiten ermöglicht, kann die Leistung gegebenenfalls vor Ort optimiert werden.

Teileprogramm für Mercedes und Renault Alpine

Als Zulieferer für diverse Tuningbetriebe hat sich die Firma Boschert Autodesign in 7830 Emmendingen 14, Hauptstraße 30, Telefon 07641/44039, in der Branche bereits einen Namen gemacht. Jetzt vertreibt Boschert selber ein Anbauteile-Programm für das neue Mercedes-Coupé und für den Renault Alpine V6 Turbo. So gibt es beispielsweise für den Mercedes CE Seitenblenden mit schwarz eloxierten Lüftungsgittern im Tausch für 696 Mark.

Karosserieumbausatz für Renault Alpine V6 von Boschert



Mit gezinkten Karten

Die vollverzinkte Karosserie – windiges Verkaufsargument oder wirksamer Rostschutz?

Porsche wagte vor über zehn Jahren als erster den Schritt zur vollverzinkten Karosserie. Seitdem ist Schluß mit den Rostproblemen der Schweller des Modells 911. Die inzwischen auf zehn Jahre ausgedehnte Garantie unterstreicht, wie wirksam Zink dem Rost abhilft.

Seine Fähigkeiten verdankt das unedle Metall seinem Standort in der Spannungsreihe der Elemente. Sie ist dafür verantwortlich, in welcher Richtung chemische Reaktionen ablaufen. Sie bestimmt, wann Autoblech rostet und daß dem mit Zink Einhalt zu gebieten ist.

Korrosion ist immer eine elektrochemische Reaktion mit einem Partner in der Umgebung. Dabei gehen Metallatome aus dem metallischen in den nichtmetallischen Zu-



Zwar genügt der vollverzinkten Karosserie eine Zinkauflage von gerade einem hundertstel Millimeter, doch bedeutet das bei 40 Quadratmeter beidseitig beschichtetem Autoblech schon rund sechs Kilogramm Zink

Gewinnen Sie Ihren Filmpreis mit Black & White 150.000,– Gesamtwert der 3.333 Gewinne









Black & White spielt eine Hauptrolle in jeder guten Hausbar. Denn Black & White war schon dabei, als die Bilder laufen lernten. Als James Buchanan 1884 seine Firma gründete, wurde gerade die Filmrolle erfunden, zunächst aus Papier, später aus Celluloid. Ebenso wie der Film machte Black & White seinen Siegeszug um die Welt in wenigen Jahrzehnten.

Und bis heute ist Black & White einer der Stars unter den Whiskies geblieben: Scotch at its best. Aus den schwarz-weiß-Anfängen des Films haben wir vier unvergessene Leinwand-Stars abgebildet: John Wayne, Mae West, Gary Cooper und Humphrey Bogart. Aber wer ist wer? Schreiben Sie die richtigen Buchstaben hinter die Namen und mit etwas Glück gewinnen Sie einen tollen Filmpreis: Einen von 30 SONY Video 8 Kamera-recordern. Eine Kamera, die nicht nur Kamera sondern auch Recorder ist. Wert rund DM 4.300,– pro Gerät! Damit gelingen Ihnen die Filmtricks der großen Vorbilder. Oder Sie gewinnen einen der weiteren Preise: 300 Regiestühle und 3.003 Notizzettelbutler im Black & White-Look!





Meine Lösung:
(bitte Buchstaben ergänzen)

John Wayne ☐

Mae West ☐

Gary Cooper ☐

Humphrey Bogart ☐

Absender:

Name: ____________

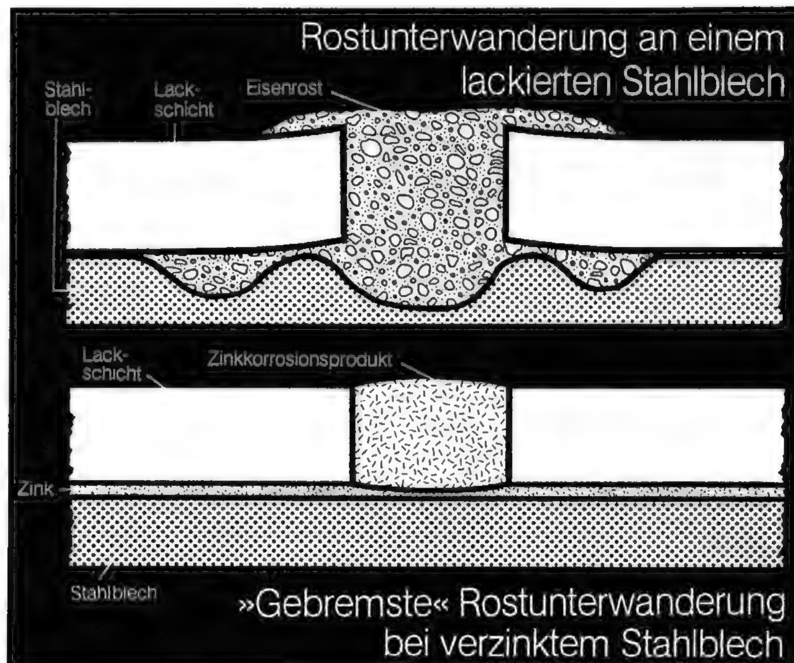
Straße/Nr.: ____________

PLZ ______ Ort: ____________

Teilnehmen kann jeder über 18 Jahre.
Einsendeschluß: 31.1.1988.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Die Gewinne werden unter allen Einsendern mit den richtigen Antworten ausgelost.
Coupon auf Postkarte an: Black & White – c.t.b. – Postfach 1600, 1000 Berlin 555.

AMS

stand über, sie werden oxidiert. Korrosion bedingt aber nicht in allen Fällen die Anwesenheit von Wasser. Auch das Zundern der Metalle in heißen Gasen, beispielsweise die Anlauffarben am heißen Motorradauspuff, gehören grundsätzlich dazu.



Bei Stahlblech ohne Zinkschutz führen Lackschäden schnell zur Unterrostung der Lackschicht. Zink kann durch Selbstaufopferung diesen Prozeß erheblich verlangsamen



Beim Punktschweißen schmilzt das Zink zwischen den Blechen und bildet einen schützenden Zinkring

Das Element Eisen, das den Löwenanteil des Stahlblechs ausmacht, aus dem unsere Autokarossen bestehen, zählt zu den sehr unedlen Metallen. Selbst in neutralen wäßrigen Lösungen und unter Luftabschluß bildet sich Rost. Am anderen Ende der Skala stehen Edelmetalle wie Platin und Gold, denen auch eine aggressive Atmosphäre in der Regel nichts anhaben kann.

Besonders entschlossen rostet Stahlblech, wenn es mit einem anderen Metall, das edler ist, in elektrisch leitender Verbindung steht und Feuchtigkeit hinzukommt. Das Weißblech der Konservendose ist so ein Fall. Nur solange die chemisch halbwegs stabile Zinnschicht wie ein Mann steht, hält der Glanz an.

Ein Kratzer bis aufs Blech und ein bißchen Feuchtigkeit setzen hingegen einen teuflischen Prozeß in Gang: Eisenatome verlassen ihren angestammten Platz im Kristallgitter und begeben sich unter Hinterlassung einer entsprechenden Zahl vereinsamter Elektronen im Blech als elektrisch positiv geladene Ionen in Lösung.

Voller Rachegelüste wandern nun die Elektronen zum Rest der Zinnschicht, wo sie Sauerstoff- und Wassermoleküle zu OH-Gruppen umfunktionieren, die sich wiederum mit den in der Lösung herumlungernden Eisenionen zu Eisenoxid und Eisenoxidhydraten verbrüdern – jener häßlichen, rotbraunen, porösen Schicht, die Rost heißt.

Ohne das hinterhältige Tun der im Metall zurückgelassenen Elektronen könnte der Prozeß nicht ablaufen. Er zeigt sich aber auch ohne Mithilfe eines zweiten Metalls, weil verschiedene Partien eines Stahlblechs chemisch nie gleich sind und damit auch Verschiebungen im elektrischen Potential auftreten.

Der Spieß läßt sich aber auch umdrehen. Steht das Stahlblech mit einem noch unedleren Metall in Kontakt, bleibt es zunächst unbehelligt, der Schutzwerkstoff wird angegriffen. Die sogenannte Opferanode aus Magnesium im heimischen Heißwasserspeicher ist ein Beispiel dafür. Nach ein paar Jahren ist sie verschwunden, der Kessel aber wie neu.

Als Rostschutz für Stahlteile im Freien ist das Metall Zink am weitesten verbreitet. Das hängt damit zusammen, daß es selbst relativ langsam korrodiert. Auch wenn verzinktes Autoblech nicht lackiert wäre, würde es mindestens ein Jahr dauern, bis die Zinkschicht von etwa einem hundertstel Millimeter aufgezehrt ist und das Blech zu rosten beginnt. Diese Eigenschaft des Zinks, Korrosionseinflüsse vom Stahl fernzuhalten, wird als Barriere-Wirkung bezeichnet.

Erst bei einer Beschädigung der Zinkschicht, sei es durch bis aufs Blech gehende Kratzer oder durch partielle Aufzehrung der Zinkschicht bei nicht lackierten Blechen – ein Beispiel sind Leitplanken –, kommt der zweite Wirkungsmechanismus zum Zug. Die kathodische Schutzwirkung bewahrt das Blech auch dort vor Rost, wo gar kein Zink mehr ist. Mehr als etwa einen Zentimeter weit reicht diese Fernwirkung allerdings nicht. Genug, um den gemeinen Unterrostungen bei Steinschlägen und Kratzern Paroli zu bieten, zuwenig, um Zink zum allein seligmachenden Wundermittel gegen Rost hochzustilisieren.

Aus diesem Grunde wird verzinktes Blech im Automobilbau heute als zwar wirksames, aber lediglich zusätzli-

„Mit der BERU-Silverstone läuft er tatsächlich etwas flotter – findest du nicht, Luise?"

RAUSCH/KIESEL+P.



Wer sich keine Zündaussetzer leisten kann, wer vom Kaltstart an bis hin zum Überholmanöver sichergehen will, daß die Leistung seines Triebwerkes voll da ist, der vertraut auf die neue BERU-Silverstone. Die Zündkerze mit der Mittelelektrode aus 99,9% Feinsilber. Das garantiert eine bessere Abbrandfestigkeit und eine extrem hohe Wärmeleitfähigkeit. Silber ist außerdem widerstandsfähiger gegen Funkenerrosion und chemische Einflüsse im Brennraum. Dadurch bleibt der Elektrodenabstand während den Wechselintervallen nahezu gleich. Das Kraftstoffluftgemisch wird optimal verbrannt und in Leistung umgesetzt. Die BERU-Silverstone ist gewöhnlichen Zündkerzen durch ihr größeres Wärmebereichsspektrum weit überlegen. Kurz nach dem Start erreicht sie ihre Selbstreinigungstemperatur, ist im Stadtverkehr gegen Verrußen und Verölen unempfindlicher und bei Vollastfahrt auf der Autobahn gegen Überhitzung sicherer.
Wenn Sie die volle Leistung Ihres Motors immer auf Abruf bereithalten wollen – dann nehmen Sie die neue schwarze Zündkerze von BERU: die Silverstone.



BERU
SILVERSTONE

Die einzige mit 50 000 Kilometer-Wechselintervall

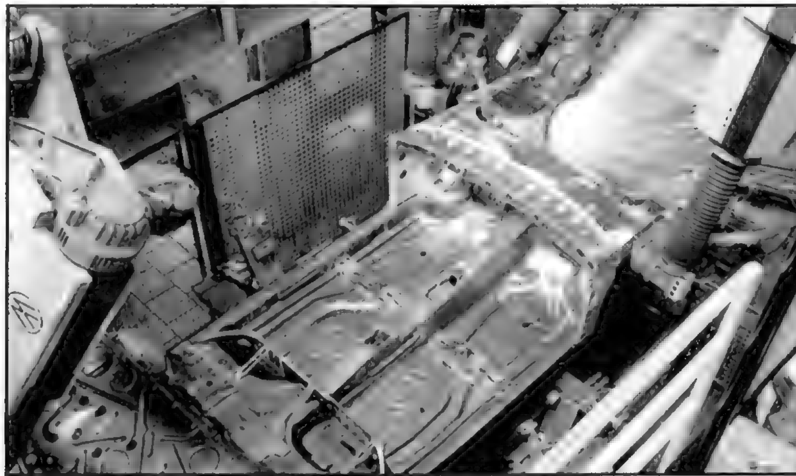
ches Element in der Rostvorsorge angesehen. Eine ordentliche Lackierung und eine Hohlraumkonservierung kann durch Zink nicht ersetzt werden. Es gilt das Motto: Das Zink schützt das Blech, der Lack schützt das Zink.

In dieser Form potenzieren sich die Schutzwirkungen, das Resultat ist weit besser als die Summe der Effekte von Zink und Lack allein. Außer Porsche bietet nur noch Audi das von Kopf bis Fuß verzinkte Auto. Die übrigen Hersteller beschränken den Einsatz verzinkter Bleche auf besonders gefährdete Bereiche wie die Bodengruppe mit ihren schwer zugänglichen Hohlräumen oder üben sich gar in völliger Abstinenz.

Die Gründe dafür sind vielfältiger Natur. Das beginnt bei der Herstellung des verzinkten Blechs. Noch vor wenigen Jahren war der elektrolytische Aufbau der angestrebten Schichten von etwa einem hundertstel Millimeter noch nicht zu beherrschen. Feuerverzinktes Blech dagegen mit dem an Eisblumen erinnernden Muster machte Probleme beim Lackieren: ohne eine ordentliche Schicht Füller und sorgfältigen Feinschliff schimmerten die Blumen durch den fertigen Lack, kaum vorhersehbar mal mehr, mal weniger deutlich.

Heutige elektrolytisch verzinkte Bleche, wie sie beispielsweise Audi für alle sichtbaren Partien verwendet, bereiten allerdings keine derartigen Probleme mehr. Sie bieten auch die etwas bessere Haftung für den Lack. Die Blumen des feuerverzinkten Blechs erweisen sich dagegen unter dem Mikroskop über weite Bereiche als sehr glatt, was die Lackhaftung erschwert.

Bevor es ans Lackieren geht, muß das Blech freilich noch in eine ansprechende Form gebracht werden. Wird einfach statt normalen Blechs verzinktes in die Tiefziehpresse gesteckt, geht die Sache garantiert schief. Eine geänderte Einstellung der Presse, ein spezielles Ziehöl zur Schmierung und einiges Know-how gehören schon dazu. Steht von Anfang an fest, daß verzinktes Blech verarbeitet werden soll, sehen sogar die Werkzeuge etwas anders aus.



Schweißroboter werden mit etwas höherem Zangendruck und mehr Schweißstrom auch mit verzinkten Blechen fertig

So wird verzinkt

Einfach, wirkungsvoll und etwas archaisch ist die Feuerverzinkung: Das Stahlteil wird kurzerhand in heißem, geschmolzenem Zink untergetaucht. Überschüssiges Zink wird mit Preßluft weggeblasen. Auf feuerverzinkten Teilen zeigen sich die typischen Zinkblumen. In der Schutzwirkung genauso gut und nur theoretisch wegen der etwas geringeren Haftung im Nachteil ist die galvanische oder elektrolytische Verzinkung: Aus einer Zinksalzlösung wird durch elektrischen Strom Zink auf dem Stahlblech abgeschieden. Ein Vorteil ist die bessere Oberflächengüte. Bei Zincrometall wird Epoxidharz mit Zink- und Aluminiumflocken sowie verschiedenen Chromaten als dünne Schicht aufgetragen und eingebrannt. Wegen der Isolierung der Zinkpartikel mit dem Harz ist die Fernschutzwirkung beeinträchtigt, die große Oberflächenrauhigkeit führt zu Problemen bei der Verarbeitung: Trotz zusätzlichem Gleitlack kann sich die Beschichtung lösen. Zincrometall wird oft nur einseitig beschichtet. Beim Flammspritzverfahren wird durch eine Gasflamme geblasener Zinkstaub geschmolzen; erst auf dem Stahlteil erstarrt das Zink wieder. Nachteilig ist die große Oberflächenrauhigkeit und die Neigung der Beschichtung, beim Verformen von Blechteilen abzuplatzen. Zinkstaubfarbe ist für die Reparaturtechnik wichtig.

Erfahrung und geänderte Einstellwerte sind auch beim Zusammenschweißen der Blechteile nötig, soll sich der Schweißpunkt hinterher nicht als fragwürdige Klebestelle entpuppen. Wird die Technik beherrscht, bedeuten verzinkte Bleche sogar einen geringen Zuwachs an Stabilität: Das zwischen den zusammengepunkteten Blechen geschmolzene und zu einem Ring wieder erstarrte Zink wirkt wie eine zusätzliche Lötverbindung.

Daß beim Schweißen etwas mehr Strom fließen muß und die Geschichte einen Sekundenbruchteil länger dauert, taugt nicht als Argument gegen Zink. Allenfalls die Tatsache, daß die aus Kupfer bestehenden Schweißelektroden nur noch Aussicht auf ein Zehntel ihrer gewohnten Lebenserwartung haben.

Weitere Kosten entstehen durch die notwendigen Absauganlagen. Zinkdampf ist zwar bei weitem nicht so gesundheitsgefährlich wie etwa das ebenfalls als Korrosionsschutz herangezogene Cadmium, aber für ein unangenehmes Metallfieber reichen ein paar ordentliche Nasen voll Zinkdampf durchaus.

Nach den Schweißarbeiten werden bei Audi die Karossen mit feinstem Schleifpapier von Hand abgerieben, um winzige Erhebungen der Zinkschicht zu köpfen. Dabei darf die Schutzschicht aber nicht merklich dünner werden.

Dies würde geschehen, wenn aus konstruktiven Gründen in sichtbaren Flächen Schweißnähte liegen, die verschliffen und verputzt werden müssen. Diesen Arbeiten fällt dann nicht nur der Zinkschutz zum Opfer, in der Übergangszone

ÜBERRASCHEND

SCHNELL UND SCHONEND WIRKT DEUTSCHLANDS GROSSES SCHUPPEN-SHAMPOO.



A.B.S.

WELLA

zwischen verzinktem und unverzinktem Blech können zudem Schwierigkeiten lauern.

Wird die Fläche nicht mit einem auf diesen Fall zugeschnittenen Bad durch Phosphatieren passiviert und anschließend sorgfältig lackiert, könnte sich die Grenzlinie durch beschleunigte Korrosion des Zinks eventuell als aufgequollene Linie im Lack abzeichnen. In der Serienfertigung sehen die Profis hier zwar kaum mehr Probleme, wohl aber, wenn das gute Stück auf der Urlaubsreise Schaden nimmt und womöglich in der Türkei ausgebeult werden muß.

Wandert das Auto nach getaner Arbeit zwecks Recycling in den Hochofen, ist das Zink nicht gerade willkommen. Es verdampft, der Dampf kondensiert und bildet Staub, der in Filtern aufgefangen werden muß. Bei neueren Anlagen, die zur Zurückhaltung anderer Schadstoffe ohnehin mit Filterbatterien ausgestattet sind, ist dies allerdings kein Thema mehr. Das gilt auch für die 20 bis 30 Prozent Blechabfall, die beim Stanzen der Autoteile anfallen und die gleich in der Autofabrik in Motorblöcke umgearbeitet werden.

Es bleiben also wenig Argumente gegen das Zink, das vor allem in unzugänglichen Hohlräumen, an Falzen und Schnittkanten, bei Kratzern und Steinschlägen zuverlässig vor Rost schützt. Die Frage, ob denn gleich die ganze Karosserie verzinkt werden muß, läßt sich freilich recht unterschiedlich beantworten. Die witzig gemeinte Bemerkung, bei der vollverzinkten Karosserie sei endlich Schluß mit den lästigen Durchrostungen der Dächer, paßt aber nur auf heimische Verhältnisse, wo die Autos in erster Linie unten rosten. In Gegenden ohne Schnee, Salz und Split ist es gerade umgekehrt, hier kann schon mal das Auto von oben nach unten abrosten.

Auch das Argument, verzinkte Autos würden die gefährdeten Ressourcen leichtfertig aufzehren, scheint wenig stichhaltig. Die 5,5 Kilogramm Zink, die heute in einem Audi verschwinden, machen übers Jahr gerade ein viertel Prozent des gesamten Zinkverbrauchs im Lande aus.

Die rund 500 Mark, mit denen die Vollverzinkung zu Buche schlägt, sind also im Prinzip gut angelegt. Dieser Wert gilt freilich nur, wenn die Autokonstruktion und die Fertigungseinrichtungen auf Zink eingestellt sind. Bei herkömmlichen Modellen und Anlagen wäre eine Umstellung mitunter mit erheblichen Mehrkosten verbunden, so daß andere korrosionsschützende Methoden – auch Teilverzinkung – oft wirtschaftlicher sind.

Ob der Autofahrer mit dem verzinkten Auto letztlich die besseren Karten hat, steht ohnehin auf einem ganz anderen Blatt, nämlich auf der Garantieurkunde. Nur wenn dort ein langes rostfreies Autoleben garantiert wird, der Autofahrer von kostenintensiven Kontrollen und Nachbesserungen verschont bleibt und für den Fall des Falles die Reparaturkosten nicht auf eine kleinliche Summe beschränkt sind, kann die Rostvorsorge – einerlei ob mit Zink oder ohne – ernst genommen werden.

Alles andere ist ein Spiel mit gezinkten Karten.

Heinrich Sauer



Auch die verzinkte Karosserie kommt nicht ohne Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz aus

Zink und Garantie gegen Durchrostung

Fabrikat	Audi	Fiat	Mercedes	Peugeot	Porsche	Renault	Volvo	VW
Anteil an verzinkten Blechen	100 %	10% – 45%	40%	30% – 67%	100 %	30% – 40%	50% – 90%	5% – 10%
Art der Verzinkung	galvanisch + feuerverzinkt	galvanisch + Zincrometall	galvanisch	galvanisch	feuerverzinkt	galvanisch + feuerverzinkt, Zincrometall	galvanisch + feuerverzinkt	galvanisch + feuerverzinkt
Garantiedauer	6 Jahre	6 Jahre	1 Jahr[3)]	6 Jahre	10 Jahre	5 Jahre	8 Jahre	6 Jahre
Art der Durchrostungen[1)]	alle	v.i.n.a.	–	v.i.n.a.	alle	v.i.n.a.	v.i.n.a.	v.i.n.a.
Kontrolle	keine	im Wartungsumfang	–	kostenpflichtig	kostenfrei	im Wartungsumfang	im Wartungsumfang	im Wartungsumfang
Nacharbeiten[2)]	keine	bei Bedarf kostenpflichtig	–	bei Bedarf kostenfrei	keine	bei Bedarf kostenfrei	bei Bedarf kostenpflichtig	bei Bedarf kostenfrei
Ersatzleistung im Garantiefall	unbegrenzt	Fahrzeug-Zeitwert	auf Kulanzbasis	unbegrenzt	unbegrenzt	Fahrzeug-Zeitwert	unbegrenzt	Fahrzeug-Zeitwert

[1)] v.i.n.a. = von innen nach außen, [2)] aus äußeren Einwirkungen resultierende sichtbare Schäden (Kratzer, Beulen) müssen generell kostenpflichtig behoben werden, [3)] Neuwagen-Gewährleistung, laut Daimler-Benz sind die Korrosionsschutzmaßnahmen so umfassend, daß zusätzliche Garantien gegen Durchrostungen nicht erforderlich sind

Full House

Fünf Mittelklasse-Limousinen im Vergleichstest: Audi 80 1.9 E, Ford Sierra 2.0i GL, Mazda 626 2.0i GLX, Peugeot 405 SRI und Renault 21 GTX (Schlußwertung).

Von Thomas Fischer und Wolfgang Drehsen (Fotos)

Was bisher geschah: Im ersten Teil des Vergleichstests, wo es um die Bewertung der Karosserie- und Antriebsqualitäten ging, konnte sich der neue Mazda 626 aufgrund seiner funktionellen und reichhaltig ausgestatteten Karosserie sowie der insgesamt überzeugenden Motoreigenschaften an die Spitze setzen. Knapp dahinter folgt auf Rang zwei ein ebenfalls brandneues Auto: der Peugeot 405, der mit großzügigem Raumangebot und guten Fahrleistungen Punkte sammelte. Fast gleichauf liegen auf den Plätzen drei und vier der sparsame, aber innen eng geschnittene Audi 80 und der geräumige, aber schlecht verarbeitete R 21. Das Schlußlicht bildet bislang der Ford Sierra, weil er in der Antriebswertung stark abfiel. Doch von 500 Punkten sind erst 200 vergeben. Die Entscheidung fällt in den Kapiteln Fahrkomfort, Fahreigenschaften und Wirtschaftlichkeit.

3. Fahrkomfort:

Komfort unterliegt fast ausschließlich der subjektiven Beurteilung. Dabei ist die Qualität der Federung ebenso wichtig wie die Bequemlichkeit der Sitze, das Geräuschniveau oder der Bedienungskomfort. Auch angenehme Klimatisierung wird in Zeiten aerodynamisch optimierter Karosserien immer wichtiger. Gerade hier sehen neue Autos oftmals alt aus.



Zwischenwertung

Fahrzeugtyp	Audi	Ford	Mazda	Peugeot	Renault
Karosserie	75	79	89	83	80
Antrieb	89	67	84	87	85
Summe (maximal 200 Punkte)	164	146	173	170	165

Komfortabel abgestimmte Fahrwerke galten früher als französische Spezialität. Heute beweisen zumindest Peugeot und Renault, daß die weiche Welle bei unseren westlichen Nachbarn nicht mehr en vogue ist. Besonders im neuen 405 macht sich schnell Enttäuschung breit. Im Gegensatz zu früheren Peugeot-Limousinen keine Spur mehr von sänftenartigem Schweben über Boden-



wellen, statt dessen stößt und stuckert das Fahrwerk dermaßen heftig, daß man meinen könnte, die Peugeot-Leute hätten von heute auf morgen ihre Kunst verlernt. Auch der Renault 21 neigt auf Querfugen zum Stuckern, gibt sich aber insgesamt harmonischer als die Neuschöpfung der französischen Konkurrenzmarke. Bei Beladung ändert sich das Bild: Hier wirkt der Peugeot komfortabler als der Renault, der seine Insassen mit starken Vertikalbewegungen des Aufbaus belästigt.

Im Vergleich zu dem, was die Passagiere im Mazda 626 erwartet, ist das noch gar nichts. Wird die mit 661 Kilogramm viel zu hoch angegebene Zuladung voll ausgeschöpft, kann von Federung im herkömmlichen Sinn nicht mehr gesprochen werden. Aber auch mit klassenüblicher Beladung (400 Kilogramm) geht der Mazda beim Einfedern gelegentlich auf die Anschläge. Ohne Zuladung ist der Komfort insgesamt akzeptabel, aber selbst da stört das Unvermögen des Fahrwerks, beispielsweise Autobahnquerfugen wirkungsvoll zu schlucken. Welch eine Wohltat ist dagegen das Fahren im Ford Sierra, dessen komfortabel abgestimmte Federung kaum Wünsche offen läßt – ganz gleich, ob man allein oder mit der ganzen Familie samt Urlaubsgepäck unterwegs ist. Daß die Karosserie auf langen Bo-

denwellen etwas nachschwingt, stellt keine große Belästigung für die Insassen dar und kostet den Ford deshalb nur einen Wertungspunkt.

Auch der Audi 80 kommt in der Beurteilung der Federungseigenschaften gut weg, weil das Schluckvermögen durch zusätzlichen Ballast an Bord nicht beeinträchtigt wird. Daß er nicht ganz das Niveau des Sierra erreicht, liegt an der leichten Stuckertendenz auf Querfugen und an den ausgeprägten Karosseriebewegungen beim Durchfahren von Bodenwellen.

Beim Ford wird der überzeugende Komfort durch bequeme Sitze vorn und im Fond unterstrichen. An der Sitzposition können weder klein- noch großgewachsene Fahrer etwas aussetzen, und auch auf den Rücksitzen fühlt man sich im Ford mit Abstand am besten untergebracht. Wäre beim Peugeot die Höhenverstellung des Fahrersitzes etwas intelligenter gelöst (gesamte Sitzfläche kippt nach vorn oder hinten), könnte er die gleiche Punktezahl wie der Ford verbuchen – so gibt es einen Zähler Abzug.

Noch etwas schlechter schneidet der Audi ab. Die Vordersitze sind zwar angenehm straff gepolstert, aber die Sitzposition wird als zu tief empfunden – eine Höhenverstellung gibt es nur gegen Aufpreis. Die Fondpassagiere sitzen sogar nur zweiter Klasse, weil die hintere Sitzbank viel zu wenig Sitzfläche bietet. Der Mazda rangiert in puncto Sitzkomfort mit dem Audi auf gleicher Stufe. Hier sind zwar die Hinterbänkler gut untergebracht, aber der Fahrer muß sich mit einer umständlichen Höhenverstellung herumärgern. Und der Sitzbezug erweist sich im Sommer als extrem schweißtreibend.

Der Renault schließlich hält für das Sitzfleisch viel zu nachgiebigen Schaumstoff bereit. Außerdem lassen sich seine sogenannten Monotrace-Sitze nicht optimal verstellen, und auch ihre Seitenführung könnte besser sein.

Bei der Bewertung der Klimatisierung kommt keiner der fünf Kontrahenten in die Nähe der Maximalpunktzahl. Und das aus unterschiedichen Gründen. Die Autos, die im Winter gut heizen (Audi, Peugeot), heizen sich auch im Sommer aufgrund ihrer großen, flach angeordneten Fensterflächen stark auf. Und diesem Treibhausklima stehen selbst die leistungsfähigen Lüftungen der beiden Modelle machtlos gegenüber.

Im Ford und im Mazda ist das Problem der Aufheizung bei Sonneneinstrahlung weniger ausgeprägt als in den c_W-Wundern, aber dafür mangelt es hier woanders: Die Sierra-Heizung arbeitet geschwindigkeitsabhängig und die Lüftung mit zu schwachem Durchsatz; im Mazda schmälert die mangel-





Die Vogelperspektive zeigt es deutlich: Wer Audi 80 fährt, sitzt im Glashaus und kommt bei Sonnenschein ganz schön ins Schwitzen. Die Vordersitze des Audi sind bequem gepolstert; was jedoch stört, ist die zu tiefe Sitzposition

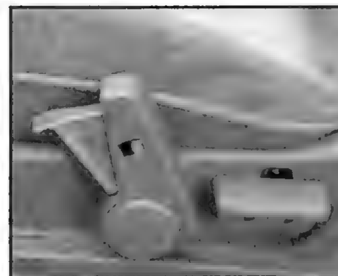
Meßwerte

Fahrzeugtyp	Audi 80 1.9 E	Ford Sierra 2.0i GL	Mazda 626 2.0i GLX	Peugeot 405 SRI	Renault 21 GTX
Innengeräusch in dB(A)					
Leerlauf im Stand	47	47	40	52	45
Bei 50 km/h	65	61	57	63	63
Bei 100 km/h	68	69	68	70	69
Bei 120 km/h	71	72	71	73	71
Bei 130 km/h	75	73	73	75	74
Bei 140 km/h	75	75	74	76	76
Bei 160 km/h	76	76	77	79	78
Bei 180 km/h	79	–	–	–	–
Lenk- und Pedalkräfte in N					
Lenkung im Stand	28	42	24	39	40
Lenkung bei Fahrt	33	31	18	39	23
Kupplungspedal	100	70	80	90	90
Gaspedal	20	20	20	10	20



Geräuschmessung im Ford Sierra: Trotz des brummigen Motors ist der Ford akustisch weniger unangenehm als die anderen vier Konkurrenten





Die Instrumente und Bedienungshebel im neuen Mazda 626 sind funktionell gestaltet. Die komplizierte Sitzhöhenverstellung wird dagegen als unpraktisch empfunden

hafte Entlüftung den Frischluftdurchsatz. Der ebenfalls sehr aerodynamisch gestylte Renault 21 heizt sich unter Sonneneinstrahlung fast ebenso stark wie der Peugeot 405 auf – mit den resultierenden Hitzestaus ist die zu schwach dimensionierte Belüftung überfordert.

Wie wohl man sich in einem Auto fühlt, hängt nicht zuletzt auch von der Bedienungsfreundlichkeit ab. Mazda geht hier mit gutem Beispiel voran. Während die Armaturen des alten 626 noch überfrachtet waren, befinden sich beim Nachfolger alle wichtigen Bedienungselemente am richtigen Platz, die Instrumente sind klar gezeichnet und blendfrei abzulesen. Und was genauso wichtig ist: Lenkung und Schaltung lassen sich ohne großen Kraftaufwand betätigen.

Beim Peugeot 405 ist die besonders übersichtliche Anordnung der Drehschalter für Heizung und Lüftung positiv hervorzuheben. Und die serienmäßig in die Instrumententafel integrierte Ölstandsanzeige (beim R 21 ebenfalls Ausstattungsstandard) erspart schmutzige Finger bei der Messung per Peilstab. Weniger gut ist dagegen die Plazierung des Hup-





Federungskomfort ist bei Renault passé, in dieser Disziplin bietet der R 21 nur noch durchschnittliches Niveau



Im Peugeot 405 fühlen sich die Fondpassagiere gut aufgehoben. Die Drehschalter für Heizung und Lüftung sind übersichtlich angeordnet

knopfs im Lenkstockhebel. Bis auf den an der Lenksäule versteckten Schalter für die Scheinwerfer gibt auch der Audi 80 in puncto Bedienung keine Rätsel auf. Aber so mühelos wie der Mazda oder der Peugeot läßt sich die Ingolstädter Limousine nicht bewegen. Schuld daran ist die Lenkung, die trotz Servounterstützung (990 Mark Aufpreis) teigig und schwergängig wirkt.

Obwohl sich der Ford (auch bei ihm kostet die Servolenkung 1222 Mark Aufpreis) und der Renault mit weniger Kraftaufwand fahren lassen als der Audi, kommen sie in der Endabrechnung auf eine geringere Punktzahl. Beim Renault vereiteln Mängel in der Bedienung (Hupenbetätigung im Lenkstockhebel zum Beispiel) eine bessere Bewertung; beim Ford verdienen die unübersichtliche Heizungsbetätigung, der rechts an der Lenksäule angebrachte Lichtschalter und das Fehlen einer Wisch-Wasch-Automatik Kritik.

Wenn es um die Beurteilung des Innengeräuschs geht, lassen schon die Meßwerte (siehe Tabelle auf Seite 70) eines ganz klar erkennen: Leisetreter sind alle fünf Testwagen nicht. Noch wichtiger freilich als die per Schalldruckmeßgerät ermittelten Dezibel ist der subjektive Geräuscheindruck, und da tut sich der Peugeot mit Abstand am unangenehmsten hervor. Starkes Motordröhnen und laute Windgeräusche vermischen sich bei ihm schon ab Tempo 130 zu ohrenbetäubendem Lärm, der den ohnehin nur mäßigen Fahrkomfort weiter mindert.

Der Renault erscheint da schon wesentlich angenehmer, aber bei schneller Autobahnfahrt ist sein brummiger Motor auf die Dauer ebenfalls kein Ohrenschmaus. Audi, Ford und Mazda sind von den Meßwerten zwar ungefähr gleich einzustufen, aber das subjektive Geräuschempfinden registriert sehr wohl Unterschiede im Belästigungsgrad. Einhelliges Urteil aller Testfahrer: Im Sierra stört die Geräuschkulisse am wenigsten, während im Audi der dröhnige Vierzylindermotor und im Mazda die starken Windgeräusche akustisch stets präsent sind.

Runde drei geht an das älteste Auto im Vergleichstest – den Ford Sierra. Er gewinnt klar vor dem Audi, der sich in puncto Klimatisierung eine Blöße leistet. Beim Mazda enttäuscht die unkomfortable Federung. Die hinteren Plätze für Peugeot und Renault müßten den Franzosen eine Warnung sein, eine Domäne aufzugeben, die für komfortorientierte Kunden früher einmal Kaufanreiz Nummer eins war.

Fahrkomfort

Fahrzeugtyp	Audi	Ford	Mazda	Peugeot	Renault
Federung	17	19	10	14	14
Sitze	16	18	16	17	13
Klimatisierung	14	16	16	15	15
Bedienung/Instrumente	17	16	19	18	16
Geräusch	18	19	17	12	15
Summe (maximal 100 Punkte)	82	88	78	76	73

4. Fahreigenschaften:

Der Frontantrieb hat sich mittlerweile auf breiter Linie bis in die Mittelklasse durchgesetzt. Vier der fünf Kontrahenten sind Fronttriebler, nur der Ford Sierra hat noch Hinterradantrieb. Doch gute Fahreigenschaften sind keine Frage des Prinzips.

Das Niveau, das von modernen Mittelklasse-Limousinen in dieser Disziplin geboten wird, ist durchweg so hoch, daß schlecht liegende Autos besonders kraß auffallen. Peugeot hat sich beim neuen 405 einen Fauxpas erlaubt, der den leicht übersteuernd ausgelegten Fronttriebler beim Gaswegnehmen in der Kurve zur Heckschleuder werden läßt. Wenn bei solchen Lastwechselreaktionen nicht blitzschnell gegengelenkt wird, ist ein Dreher unvermeidlich. Besonders gefährlich ist diese Neigung bei voller Beladung.

Daß es auch anders geht, beweisen Ford und Renault. Den ebenfalls mit Frontantrieb ausgerüsteten R 21 bringt leer wie beladen nichts aus der Ruhe, im Handling ist er sogar der agilste des Quintetts, was die Durchschnittsgeschwindigkeiten im Slalomkurs (siehe Tabelle auf Seite 74) belegen. Der Ford Sierra seinerseits verdeutlicht, daß die konventionelle Bauweise bei entsprechender Abstimmung immer noch ihre Berechtigung hat und dem Frontantrieb sogar überlegen sein kann. Aufgrund seines etwas schwerfälligeren Handlings wirkt er zwar nicht ganz so behende wie der Renault, aber bezüglich der Beherrschbarkeit in Kurven macht ihm keiner der anderen etwas vor. Der mit einer nahezu ausgewogenen Gewichtsverteilung versehene Sierra liegt traumhaft sicher, selbst dann noch, wenn die Zuladekapazität voll ausgenutzt wird.

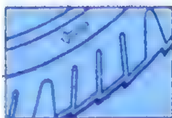
Dies ist beim Mazda 626 weniger ratsam. Das Problem mit der hohen Zuladung von 661 Kilogramm wurde in den Kapiteln „Karosserie“ (im ersten Teil des Vergleichstests) und „Fahrkomfort“ schon angesprochen und muß an dieser Stelle nochmals erwähnt werden. Mit diesen 661 Kilogramm an Bord schwimmt der Mazda nur noch durch die Kurven und überrascht seinen Fahrer mit tückischen Lastwechselreaktionen. Aber auch mit weniger Zuladung ist der 626 nicht ganz so gut beherrschbar wie etwa der Ford oder der Renault. Wer dagegen allein mit dem Mazda unterwegs ist, kann an Beherrschbarkeit, Eigenlenkverhalten und Handling kaum etwas aussetzen.

Beim Audi ist die Fahrsicherheit weniger stark von der Beladung abhängig. Sieht man einmal davon ab, daß in schnell durchfahrenen Kurven stets etwas korrigiert werden muß, stellt er keine hohen Ansprüche an den Fahrer. Die Kurvenwilligkeit eines Mazda, Renault oder Peugeot läßt er allerdings vermissen. ▷

KRALLEN AUSFAHREN, DER WINTER KOMMT.



Wer gut über den Winter kommen will, der sollte sich rechtzeitig für den Michelin-Lamellenreifen X M+S 100 entscheiden. Denn der beißt sich in den Schnee, krallt sich ins



Eis und schärft beim Abrollen seine bis zu 2.000 Lamellen selbst nach. Das heißt: Mit dem Michelin-Lamellenreifen können Sie dem Winter bis zum letzten Millimeter die Krallen zeigen. Und das nicht nur in diesem Jahr, sondern auch im nächsten.

MICHELIN

KEINE KOMPROMISSE: DER LAMELLENREIFEN.

Was zudem am Audi stört, ist die Lenkung, die sich in Kurven verhärtet und auf Bodenunebenheiten mit starken Schüttelbewegungen reagiert. Dafür gibt es in der Rubrik Handlichkeit einen kräftigen Punkteabzug.

Die sympathischsten Lenkungen haben der Ford und der Mazda. Beim Sierra ist die Lenkung dank Hinterradantrieb völlig frei von Antriebseinflüssen, aber auch beim frontgetriebenen Mazda ist kaum etwas davon zu spüren. Außerdem wartet die japanische Limousine mit dem besten Geradeauslauf und der geringsten Seitenwindempfindlichkeit aller fünf Konkurrenten auf. Der Stufenheck-Sierra reagiert auf Seitenwindböen weniger empfindlich als die Schrägheck-Version, die Spurtreue bei Geradeausfahrt ist befriedigend.



Mazda: Lastwechselreaktionen bei beladenem Kofferraum

Der Peugeot 405 läuft dagegen nahezu jeder Spurrille nach und zwingt den Fahrer zu ständigen Korrekturen am Lenkrad, dessen Kranz etwas zu dick ausgefallen ist. Ansonsten verblüfft der 405 wie auch der Mazda mit mustergültiger Handlichkeit –



Renault: starke Antriebseinflüsse in der Lenkung



Ford: etwas schwerfällig, aber stets gutmütig im Fahrverhalten



Audi: Die starken Karosseriebewegungen sind ebenso störend wie die schüttelige Lenkung



Peugeot: kurvengierig, aber im Grenzbereich problematisch zu beherrschen

Fahrversuche

Fahrzeugtyp		Audi 80 1.9 E	Ford Sierra 2.0i GL	Mazda 626 2.0i GLX	Peugeot 405 SRI	Renault 21 GTX
Slalom (leer) Pollerabstand 18 m	km/h	57,4	57,8	55,1	56,5	58,5
Slalom (beladen) Pollerabstand 18 m	km/h	55,8	56,1	49,4	50,4	57,1
Wedeln (leer)	km/h	113,2	104,2	103,6	104,2	109,8

mit einer Einschränkung für beide Autos: dem zu großen Wendekreis von 11,3 Metern.

Ebenso groß ist auch der Wendekreis des Renault 21 ausgefallen. Und weil die Lenkung unter Last Antriebseinflüsse spüren läßt, ist die Handlichkeit des R 21 insgesamt nicht besser zu bewerten als die des Audi 80.

Motorleistungen um die 100 PS auf die Straße zu bringen, fällt den vier Fronttrieblern allesamt schwerer als dem Sierra mit Hinterradantrieb. Durchdrehende Räder sind für den Ford lediglich auf schneebedeckter Fahrbahn ein Thema, wenn nicht genügend Ballast die Hinterachse beschwert. Ansonsten hält der Sierra genügend Traktion bereit, um auch aus engen Kurven heraus effizient zu beschleunigen, wobei ihm der schwache Motor zweifellos entgegenkommt.

Peugeot 405 und Renault 21 mit ihren bissiger agierenden Triebwerken haben da schon mehr Probleme, vor allem wenn die Straße etwas feucht ist. Der Grund: Sie federn beim Beschleunigen vorn stark aus und entlasten dadurch die Antriebsräder. Audi und Mazda bäumen sich beim Gasgeben weniger auf, haben aber bisweilen auch mit durchdrehenden Antriebsrädern zu kämpfen – der Audi aufgrund seines kraftvolleren Motors etwas mehr als der Mazda.

Weil wirksames Verzögern noch wichtiger als schnelles Beschleunigen ist, werden auch die Bremsen bewertet. Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind in dieser Preis- und Leistungsklasse heutzutage fast schon die Regel, Ford und Renault (beide haben hinten Trommelbremsen) bilden die Ausnahme.

Auf Dosierbarkeit und Wirksamkeit der Bremsanlage hat dies bei den Testwagen jedoch keinen großen Einfluß. Audi (taucht beim Anbremsen etwas ein), Ford (leichtes Fading bei hoher Beanspruchung) und Peugeot (etwas giftiges Ansprechen) schneiden mit kleinen Abstrichen in etwa gleich gut ab. Für Mazda und Renault gibt es dagegen weniger Punkte. Denn der 626 neigt bei Beladung vorn zum Überbremsen, während beim R 21 zuviel Bremskraft an die Hinterachse geleitet wird.

Auch dieses Kapitel kann der konventionell angetriebene Ford Sierra für sich entscheiden. So harmonisch wie er ist keiner der vier Fronttriebler abgestimmt. Während der Mazda nur mit Ballast an Bord Schwächen zeigt, ist das Abschneiden des Peugeot 405 enttäuschend: Die Qualitäten anderer Produkte des Hauses erreicht er nicht.

Fahreigenschaften

Fahrzeugtyp	Audi	Ford	Mazda	Peugeot	Renault
Kurvenverhalten	17	19	16	15	19
Geradeauslauf/ Windempfindlichkeit	18	18	19	16	17
Handlichkeit	16	17	18	18	16
Traktion	17	19	18	16	16
Bremsen	18	18	15	18	15
Summe (maximal 100 Punkte)	86	91	86	83	83

5. Wirtschaftlichkeit

Ein niedriger Anschaffungspreis allein macht hier noch keinen Sieger. Ebenso wichtig sind Kriterien wie Wiederverkauf, Unterhalts-, Reparatur- und Kraftstoffkosten, die allesamt in die Bewertung einfließen. Unter dem Strich geben die beiden deutschen Vertreter die beste Figur ab.

Der Preisvorteil für japanische Autos – nie war er so sichtbar wie in diesem Vergleichstest. Mit einem Anschaffungspreis von 23 790 Mark und reichhaltiger Serienausstattung ist der Mazda in der getesteten Version über 5000 Mark billiger als der zwar vollverzinkte, aber karg ausstaffierte Audi 80.

Bei solchen Preisdifferenzen ist eine weite Spreizung bei der Punktevergabe angebracht, zumal Audi mit seinen teuren Ausstattungspaketen auch eine verbraucherfeindliche Aufpreispolitik betreibt. Deshalb kommt der mit dem Audi 80 preisgleiche, ebenfalls überteuerte Peugeot etwas besser weg.

Auch beim Ford Sierra wirkt sich die Aufpreisgestaltung bei den Extras negativ auf die Bewertung aus – er bekommt deshalb weniger Punkte gutgeschrieben als der um 500 Mark teurere, aber besser ausgestattete Renault 21.

Beim Wiederverkauf allerdings – so lehren Schwacke-Liste und Erfahrung – büßen ausländische Autos ihren Preisvorteil wieder ein. Ein Renault 21 und selbst der beliebte Mazda 626 sind gebraucht oft nur mit großen Preiszugeständnissen und wesentlich schwieriger an den Mann zu bringen als ein Ford Sierra oder Audi 80. Denn der neue Audi 80 ist auch aus zweiter Hand ein Renner und erzielt auf dem Gebrauchtwagenmarkt hohe Preise.

Ein gebrauchter Ford Sierra wird dem Verkäufer sicher nicht aus der Hand gerissen, aber in der Praxis sind seine Wiederverkaufschancen höher einzuschätzen als bei den drei ausländischen Limousinen. Der in der Tabelle auf Seite 76 angegebene Wertverlust ist deshalb rein theoretischer Natur. Dem Peugeot wird sicherlich zugute kommen, daß die französische Marke mit dem Löwen im Wappen in letzter Zeit einen gewaltigen Imageschub erfahren hat.

Da es sich bei allen fünf Vergleichstestteilnehmern um Autos mit geregeltem Katalysator handelt, sind sie für eine Frist zwischen 42 Monaten (Renault) und 48 Monaten (Audi) von der Steuer befreit. Und die Unterschiede in den Prämien für die Haftpflichtversicherung sind bei annähernd gleicher Leistung relativ unerheblich. ▷

Betriebskosten

Fahrzeugtyp		Audi 80 1.9 E	Ford Sierra 2.0i GL	Mazda 626 GLX 2.0i	Peugeot 405 SRI	Renault 21 GTX
Grundpreis	DM	28 990,–	26 515,–	23 790,–	28 990,–	26 900,–
Kfz-Steuer	DM	–	–	–	–	–
Steuerbefreiung	Monate	48	46	46	46	42
Haftpflicht[1]	DM	1170,–	1170,–	1124,–	1170,–	1170,–
Teilkasko[2]	DM	182,–	102,–	148,–	182,–	212,–
Teilkasko[3]	DM	62,–	34,–	48,–	62,–	76,–
Vollkasko[4]	DM	1445,–	1187,–	1570,–	1445,–	1570,–
Betriebskosten pro 100 km	DM	18,10	19,90	19,10	18,90	19,–
Wertverlust pro Jahr[5]	DM	2600,–	2850,–	2400,–	2900,–	3000,–
Gesamtkosten in Pf/km (mit/ohne Wertverlust) bei jährlich 10 000 km		55,6/31,6	58,9/32,6	54,0/31,9	59,1/32,4	60,4/32,8
20 000 km		39,2/24,9	42,0/26,3	38,7/25,5	41,6/25,7	42,4/25,9
30 000 km		32,6/22,6	35,1/24,2	32,6/23,4	34,5/23,4	35,1/23,6
Monatliche Unterhaltskosten[6]	DM	555,–/340,–	593,–/355,–	545,–/345,–	590,–/350,–	602,–/352,–

[1] Schadenfreiheitsklasse SF1 (100 Prozent) Tarif RS 3, Jahresprämie; [2] ohne Selbstbeteiligung; [3] mit 300 Mark Selbstbeteiligung; [4] mit 650 Mark Selbstbeteiligung; [5] von eurotax/Schwacke ermittelter Durchschnittswert bei einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 km und einer vierjährigen Haltedauer; [6] mit/ohne Wertverlust bei einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 km

Ersatzteile und Wartung

Fahrzeugtyp		Audi 80 1.9 E	Ford Sierra 2.0i GL	Mazda 626 2.0i GLX	Peugeot 405 SRI	Renault 21 GTX
Wischerblätter	DM	20,–	35,–	36,–	47,–	22,–
Zündkerzen + Filter (Luft, Öl, Kraftstoff)	DM	117,–	98,–	114,–	78,–	74,–
Auspuffanlage	DM	1606,–	1324,–	1793,–	1566,–	1248,–
Kupplung	neu DM	567,–	316,–	346,–	341,–	470,–
	Tausch DM	330,–	239,–	–	–[1]	–
4 Stoßdämpfer	DM	508,–	445,–	1046,–[2]	593,–	510,–
Bremsbeläge	vorne DM	140,–	137,–	86,–	93,–	56,–
	hinten DM	120,–	170,–	91,–	91,–	89,–
2 Bremsscheiben	vorne DM	90,–	147,–	194,–	213,–	393,–
	hinten DM	167,–	309,–[3]	185,–	90,–	122,–[3]
Lichtmaschine	neu DM	593,–	605,–	399,–	491,–	745,–
	Tausch DM	309,–	261,–	–	252,–	303,–
Anlasser	neu DM	478,–	552,–	302,–	426,–	607,–
	Tausch DM	286,–	279,–	–	292,–	281,–
Inspektion	alle km	30 000	20 000	10 000	20 000	50 000
	DM	142,–	176,–	176,–	165,–[4]	232,–
Pflegedienst	alle km	15 000	10 000	–	10 000	10 000
	DM	36,–	69,–	–	48,–[4]	116,–
Ölwechselmenge mit Filter	in L	3,0	3,5	5,7	5,0	5,25
1 Satz Reifen	DM	733,–	601,–	800,–	752,–	752,–
Servicestellen in der BRD		3310	2072	1024	1094	1350

[1] erst später lieferbar; [2] Federbeine; [3] Bremstrommel; [4] Vorgabezeiten stehen noch nicht endgültig fest

Kraftstoffverbrauch

Fahrzeugtyp		Audi 80 1.9 E	Ford Sierra 2.0i GL	Mazda 626 2.0i GLX	Peugeot 405 SRI	Renault 21 GTX
DIN-Verbrauch	in L/100 km					
Bei 90 km/h im V. Gang		5,3	6,0	6,5	6,7	6,6
Bei 120 km/h im V. Gang		6,8	7,8	8,5	8,4	8,3
Stadtverkehr		10,4	11,8	10,4	11,2	11,8
Testverbrauch	L/100 km	Super bleifrei 9,1	Normal bleifrei 11,7	Normal bleifrei 10,8	Normal bleifrei 10,2	Normal bleifrei 10,5

Anders sieht es bei der Kasko-Einstufung aus. Hier ist der Ford mit Abstand am niedrigsten klassiert, während für Audi und Peugeot die höchsten Versicherungsbeiträge bezahlt werden müssen.

Bei den Kosten für Wartung und Reparaturen gibt es ähnliche Unterschiede. Lange Inspektionsintervalle (siehe Tabelle), günstige Ersatzteil- und Reparaturkosten sowie ein dichtes Servicenetz sorgen dafür, daß der Audi die höchste Punktzahl bekommt.



Der Audi begnügt sich mit den niedrigsten Kraftstoffkosten

Mit dem Ford kann man zwar ebenfalls auf ein engmaschiges Werkstattnetz mit niedrigen Ersatzteilpreisen zurückgreifen, aber die Inspektions- und Ölwechselintervalle sind wesentlich kürzer als beim Audi 80. Auf gleicher Stufe mit dem Sierra steht der Peugeot 405, der im gleichen Rhythmus wie der Ford gewartet werden muß. Die Verschleißteile sind etwas billiger als beim Ford, dafür hat der Peugeot-Fahrer bei den Werkstätten weniger Auswahl.

Der Renault 21 hat geradezu unrealistisch lange Inspektionsintervalle (50 000 Kilometer), aber auch die teuersten Werkstattpreise, was ihn noch etwas weiter zurückwirft als den Mazda 626. Dessen Fahrer muß zwar alle 10 000 Kilometer eine Werkstatt ansteuern, wird dort aber unter dem Strich billiger bedient. ▷



Die Agip-Forschung hat ein neues Öl geboren: Das neue Agip SINT 2000

Verschlammung, Verlackung, Verkrustung – das schnelle Ende vieler Motoren. Ein heimtückischer Angriff auf Ihren Motor, denn der Schaden kündigt sich nicht an. Aus heiterem Himmel und von einer Minute auf die andere wird aus Ihrem kostbaren Motor Schrott.

Die Agip-Forschung hat gegen diesen „Motor-Killer Nr. 1", der Verschlammung, ein Öl entwickelt, das jegliches Risiko ausschaltet, das neue Agip SINT 2000:

- Sicherheit für Ihren Motor, weniger Verschleiß, keine Schlammbildung, hohe Sicherheitsreserve
- Speziell für alle Otto- und Dieselmotoren entwickeltes Leichtlauföl, kraftstoffsparend, umweltfreundlich, leichter Kaltstart
- Zugelassen von den führenden Automobilherstellern Europas, z. B.: BMW, Daimler-Benz, Porsche und VW
- Autofahrerfreundliche Verpackung, wiederverschließbare, handliche Kanister, leicht dosierbar durch Meßskala.

Wir reißen uns sechs Beine für Sie aus Agip

Bei der Bewertung der Kraftstoffkosten, die zu gleichen Teilen aus DIN-Drittelmix und Testverbrauch unter Berücksichtigung der notwendigen Kraftstoffsorte ermittelt werden, ist der sparsame Audi klar im Vorteil. Er hat sowohl den niedrigsten Norm- als auch Testverbrauch (9,1 Liter/100 km) aller fünf Konkurrenten – da wirkt sich die Tatsache, daß er als einziger mit dem etwas teureren unverbleiten Superbenzin betankt werden muß, nur geringfügig aus.

Die übrigen vier geben sich mit dem kostengünstigeren unverbleiten Normalkraftstoff zufrieden, verbrauchen andererseits aber auch deutlich mehr als der Audi. Peugeot 405, Renault 21 und Mazda 626 liegen im Testverbrauch und DIN-Drittelmix (siehe Tabelle auf Seite 76) so dicht beisammen, daß eine Spreizung in der Punktewertung nicht sinnvoll erscheint.

Einen weiteren Zähler Abzug muß sich jedoch der Ford Sierra gefallen lassen, der durchschnittlich nochmal einen Liter mehr konsumiert (Testverbrauch 11,7 Liter/100 km) – hochgerechnet auf ein Autoleben sind solche Differenzen ein beachtlicher Kostenfaktor.

Von den drei an der Spitze liegenden Autos ist jedes auf seine Art wirtschaftlich: Der Audi ist sparsam und wertstabil, der Ford hat niedrige Festkosten, und der Mazda wartet mit einem besonders günstigen Preis auf.

Wirtschaftlichkeit

Fahrzeugtyp	Audi	Ford	Mazda	Peugeot	Renault
Preis	8	12	20	10	14
Wiederverkauf	19	17	12	14	12
Festkosten*	17	20	16	17	16
Wartung/Reparaturen	18	16	15	16	14
Kraftstoffkosten	20	17	18	18	18
Summe (maximal 100 Punkte)	82	82	81	75	74

*Steuer, Haftpflicht, Teilkasko, Vollkasko



1. Platz: Mazda 626
418 Punkte
Bis auf kleine Fahrwerksschwächen gibt sich der Japaner keine Blöße. Er ist geräumig, funktionell, gut verarbeitet, ordentlich motorisiert und bei besserer Ausstattung deutlich billiger als die Konkurrenz.

2. Platz: Audi 80
414 Punkte
Das eingeschränkte Raumangebot und diverse Funktionalitätsmängel kosten ihn den Sieg. Ansonsten ist er ein gutes Angebot für Leute, die eine solide Limousine mit günstigen Unterhaltskosten suchen.

3. Platz: Ford Sierra
407 Punkte
Die positive Überraschung des Vergleichstests: Der komfortable Ford braucht sich vor der modernen Konkurrenz nicht zu verstecken. Wenn nur der Motor besser wäre.

4. Platz: Peugeot 405
404 Punkte
Viel Platz und gute Fahrleistungen sind zuwenig, um die hochgesteckten Erwartungen zu erfüllen. Ohne gezielte, rasche Modellpflege bleibt der 405 ein Löwe ohne Krallen.

5. Platz: Renault 21
395 Punkte
Last but not least: Besonders im Vergleich zum neuen Peugeot gibt der R 21 noch eine gute Figur ab. Trotz spürbarer Qualitätsverbesserung reicht es dem unausgewogenen Franzosen zu keiner besseren Plazierung.

Gesamtwertung

Fahrzeugtyp	Audi	Ford	Mazda	Peugeot	Renault
Karosserie	75	79	89	83	80
Antrieb	89	67	84	87	85
Komfort	82	88	78	76	73
Fahreigenschaften	86	91	86	83	83
Wirtschaftlichkeit	82	82	81	75	74
Summe (maximal 500 Punkte)	414	407	418	404	395

Erster Sieg für einen Japaner

Als erstes japanisches Auto gewinnt der Mazda 626 einen Vergleichstest von auto motor und sport – ein historisches Ereignis, aber keine Sensation: Schließlich war schon das Vormodell ein gutes Auto, nun erhielt der Nachfolger den bislang fehlenden Feinschliff. Das darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß fahrwerksseitig noch Verbesserungen notwendig sind. Der sieggewohnte Audi 80 muß sich diesmal knapp geschlagen geben, die fehlenden Punkte hat er in der Karosseriewertung verloren. Mehr als achtbar: der dritte Rang des Ford Sierra, der wieder einmal bewies, daß er als Geheimtip für komfortorientierte Autofahrer noch nicht zum alten Eisen gehört. Alles andere als löwenstark präsentierte sich der Peugeot 405 als zweiter Neuling im Quintett. Trotz guter Ansätze ist Peugeot kein zweiter Volltreffer à la 205 gelungen. Dem Renault 21 bleibt in diesem starken Feld nur der fünfte Platz. Er ist ein Auto mit einigen Stärken, aber auch vielen Schwächen.



OGIE IN AUTOFOKUS



CANON VM-E2. VIDEO-TECHNIK IN PERFEKTION

Mit dem VM-E2 bietet Canon einen Camcorder mit den herausragenden Merkmalen eines Videosystems von morgen: außergewöhnliche optische Leistung, elektronische Perfektion, verblüffend einfache Bedienung. Im Canon Camcorder VM-E2 wurde die Erfahrung der seit Jahrzehnten erfolgreichen Canon Kamera-Technologie verwirklicht. Erhältlich bei führenden Radio- und Fotofachhändlern.

DM 2998,–

Unverbindliche Preisempfehlung



Canon

VM-E2

Canovision 8

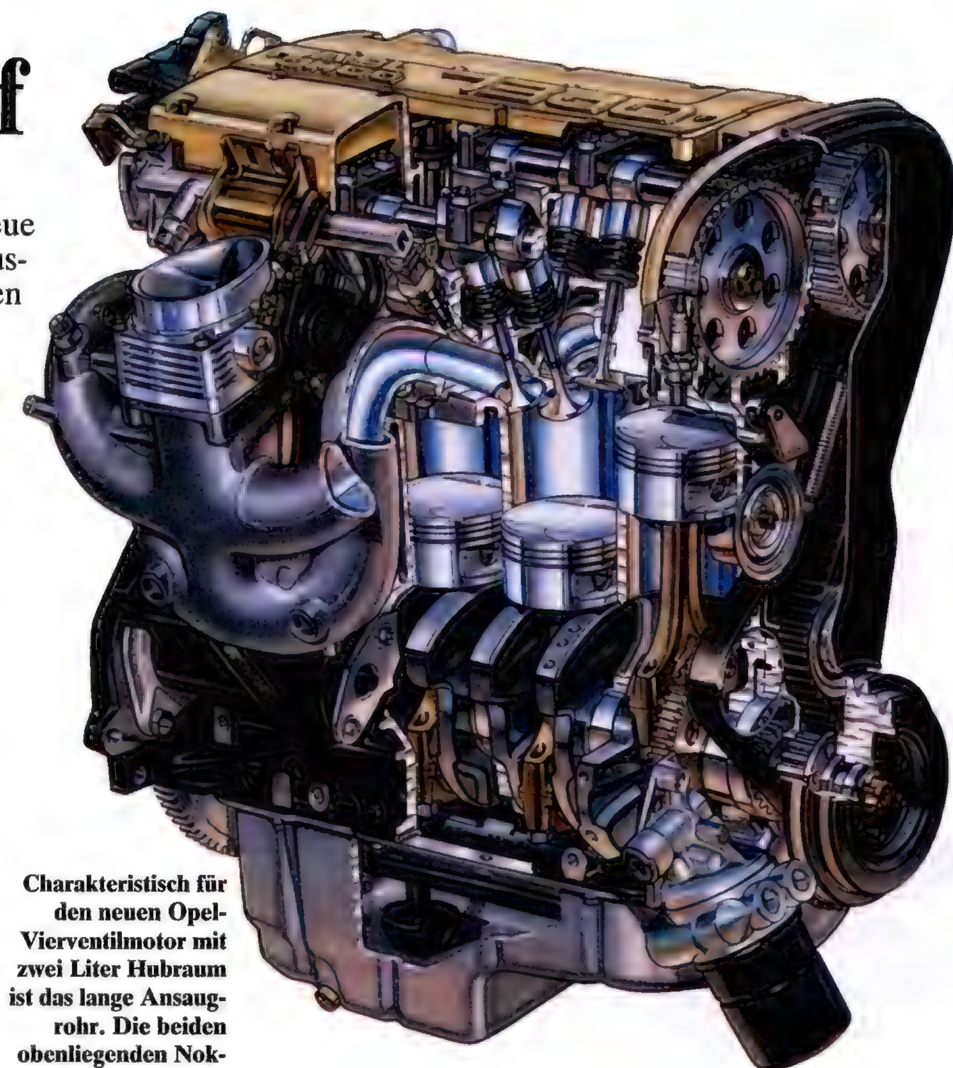
Doppelkopf

Zwei moderne Vierventilmotoren im Vergleich: der neue Zweiliter von Opel als Herausforderer gegen den bewährten 1,8-Liter von VW.

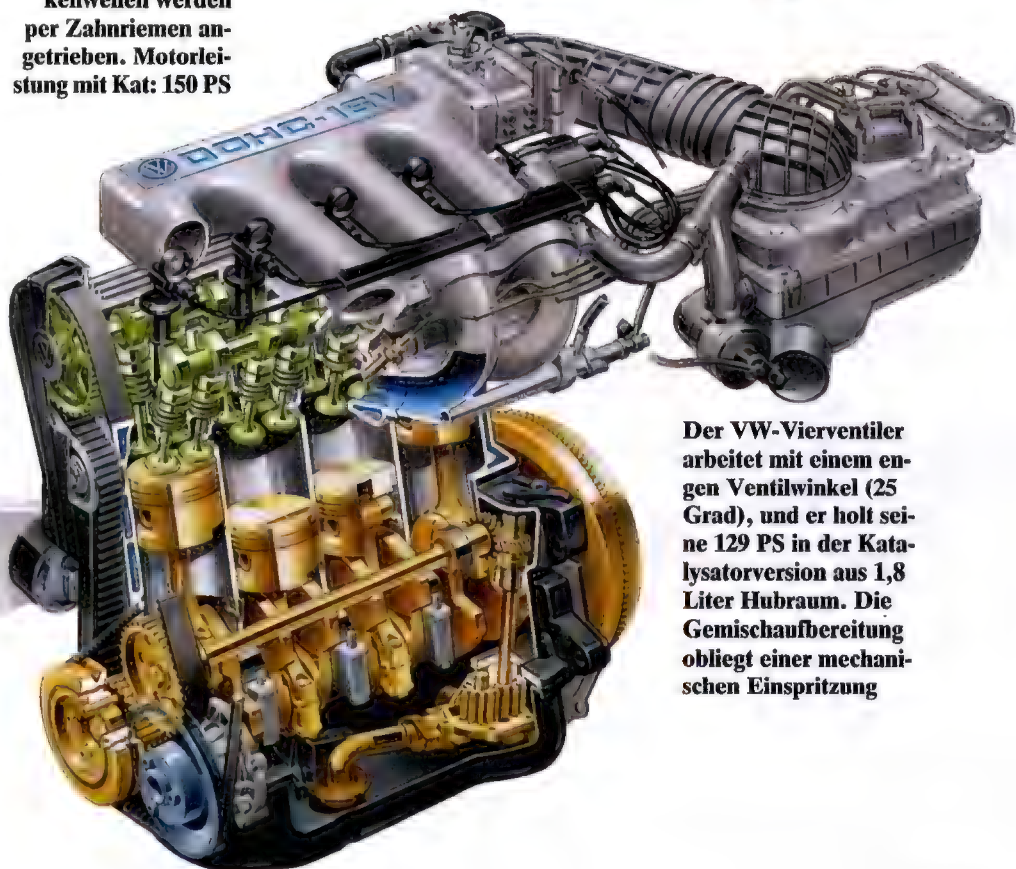
Leistung ist in der populären Klasse der sportlichen Kompaktlimousinen gefragt wie nie zuvor. Dominator ist hier ganz klar der VW Golf GTI 16 V mit seinem imagefördernden Vierventilmotor und einer Leistung von 139 PS (102 kW) oder 129 PS (95 kW) in der abgasgereinigten Version. Hauptkonkurrent Opel setzte auf der diesjährigen IAA jetzt auch mit vier Ventilen dagegen – die Antwort heißt schlicht Kadett GSi 16 V.

Mit dem neuen, 150 PS (110 kW) starken Vierventil-Aggregat im Sport-Kadett sind die Karten in diesem Segment also neu gemischt, und sie liegen für die Rüsselsheimer GM-Tochter nicht schlecht, denn auf dem Papier macht der Opel-Vierventiler in jedem Bereich eine bessere Figur als sein VW-Vorbild (siehe auch Vergleichsdaten auf der nächsten Seite).

Das beginnt schon beim Hubraum. Als VW seinen intern unter der Entwicklungsnummer 827 laufenden Vierzylindermotor mit dem Vierventil-Zylinderkopf krönte, hatte er gerade erst eine Inhaltserweiterung auf knapp 1,8 Liter (1781 cm³) hinter sich. Opel schraubt seine Neuentwicklung auf den aktuellen Zweiliterblock, der seit gut einem Jahr zum Einsatz kommt. Bei diesem Vierzylinder sind Bohrung und Hub gleich (86,0 × 86,0 mm), er ist also quadratisch ausgelegt, das VW-Pendant arbeitet mit nahezu identischem Hub (86,4 mm), aber weniger Bohrung (81 mm). Diese Auslegung wählten die VW-Motorenbauer jedoch nicht ohne Not: Mit einem Zylinderabstand von



Charakteristisch für den neuen Opel-Vierventilmotor mit zwei Liter Hubraum ist das lange Ansaugrohr. Die beiden obenliegenden Nokkenwellen werden per Zahnriemen angetrieben. Motorleistung mit Kat: 150 PS



Der VW-Vierventiler arbeitet mit einem engen Ventilwinkel (25 Grad), und er holt seine 129 PS in der Katalysatorversion aus 1,8 Liter Hubraum. Die Gemischaufbereitung obliegt einer mechanischen Einspritzung

88 Millimetern ist das 827-Aggregat in seinen Abmessungen ziemlich ausgereizt. Die neuere Opel-Konstruktion bietet mit einem Zylinderabstand von 93 Millimetern dagegen noch gute Reserven für eine weitere Hubraumvergrößerung.

Ansonsten gibt es an der Basis keine gravierenden Unterschiede. Die gegossenen Kurbelwellen sind jeweils fünffach gelagert und rotieren im Sinne eines guten Rundlaufs mit acht Gegengewichten, die geschmiedeten Kolben sind von der Konstruktion her sehr ähnlich. Sie weisen alle Merkmale eines Hochleistungsbauteils auf: kurzer Schaft, schmale, reibungsarme Ringe und natürlich geringes Gewicht. Auch die von ihnen beaufschlagten Stahlpleuel wirken konstruktiv ausgefeilt und zierlich, da sie – eine Anleihe aus dem Rennmotorenbau – in Proportion zum Kurbelwellenhub ziemlich lang ausgefallen sind (Opel: 143 mm; VW: 144 mm).

Bis auf die Anzahl der Ventile und Nockenwellen gibt es bei den Zylinderköpfen indes keine Gemeinsamkeiten. Das beweisen schon die Ventilwinkel. Glänzt der VW-Motor mit seinem vergleichsweise sehr engen Winkel von 25 Grad, so arbeitet die Opel-Entwicklung mit 46 Grad Gesamtwinkel. Er wird bestimmt durch das sogenannte Kopfschraubenbild, das man mit Rücksicht auf eine rationelle Fertigung vom Zweiventiler übernehmen mußte. Werner Schwärzel, Leiter der Opel-Motorenentwicklung, nennt derweil noch andere Vorzüge des größeren Winkels: „Der Wassermantel um die zentral im Brennraum plazierte Zündkerze hat mehr Volumen, zudem ergibt sich ein günstigerer Winkel zwischen dem weitgehend geraden Einlaßkanal und dem Ventil.“ Überhaupt legt man bei Opel großen Wert auf eine optimale Füllung, denn – und das ist bei einem Großserienmotor die Ausnahme – die Einlaßkanäle werden im Bereich der Ventilsitze im Interesse einer möglichst optimalen Strömung von Hand nachgearbeitet. Vorteil dieser Methode: besseres Drehmoment und eine geringfügig höhere Leistung.

Zum Gesamtkonzept einer möglichst optimalen Füllung zählt letztlich auch das in der Länge exakt abgestimmte, sogenannte Schwing-Saugrohr in Verbindung mit einem Registerdrosselklappen-Stutzen.
Ein speziell gestalteter Luftfilter und ein davor plazierter Nebenschluß-Resonator unterstützen wirksam dieses System.

Analog dazu wurde die Auslaßseite konzipiert. Der von Opel eingesetzte Edelstahl-Fächerkrümmer (vier-in-zwei-in-eins) sorgt für eine rasche Entsorgung der Abgase, und dadurch ergibt sich als angenehmer Nebeneffekt „ein besonders schnelles Ansprechen des Katalysators“. Der VW-Motor arbeitet zwar auch mit einem relativ langen Saugrohr, dessen Innendurchmesser zum Modelljahr 1988 von 41 auf 50 Millimeter erweitert wurde, doch der aus Platzgründen gegossene Auspuffkrümmer (zwei-in-eins) behindert etwas die Durchflußgeschwindigkeiten der Abgase.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp		Opel Kadett GSi 16 V Kat	VW Golf GTI 16 V Kat
Bohrung × Hub	mm	86,0 × 86,0	81,0 × 86,4
Hubraum	cm^3	1998	1781
Zylinderzahl		4	4
Ventile pro Zylinder		4	4
Ventilwinkel	Grad	46	25
Ventildurchmesser	mm	Einlaß 33/ Auslaß 29	Einlaß 32/ Auslaß 28
Verdichtungsverhältnis		10,5:1	10,0:1
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) 6000	95 (129) 5800
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	196 4800	168 4250
mittlerer Arbeitsdruck bei max. Drehmoment	bar	12,3	11,9
spezifische Leistung	PS/L	75,1	72,4
spezifisches Drehmoment	Nm/L	98,1	94,4

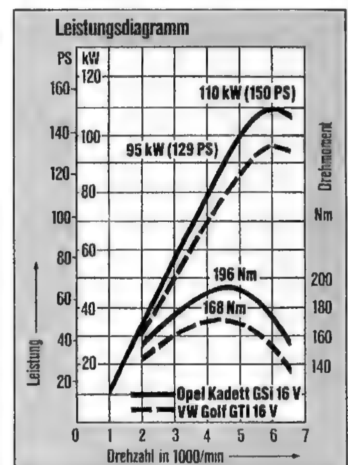


Für eine optimale Abgasführung sorgt beim Opel-Motor ein Edelstahl-Fächerkrümmer, für die attraktive Optik zeichnet die Designabteilung verantwortlich

Ein Leistungsmanko muß der VW-Vierventiler auch bei der Gemischaufbereitung in Kauf nehmen, denn die Stauscheibe der KE-Jetronic ist strömungstechnisch nicht der Weisheit letzter Schluß. In diesem Punkt hatten die Opel-Ingenieure leichteres Spiel, denn die neueste Bosch-Motronic vom Typ M 2.5 gestattet mehr Freiheiten. Hauptmerkmale dieses weiterentwickelten Systems zur gemeinsamen Steuerung von Zündzeitpunkt und Einspritzmenge sind:

- Sequentielle statt simultaner Einspritzung,
- Luftmassen- statt Luftmengen-Messung und
- selektive Klopfregelung.

Damit verwendet Opel als erster deutscher Hersteller die sequentielle Einspritzung, die entsprechend der Zündfolge die Einspritzventile der einzelnen Zylinder ansteuert. Sie gestattet, die jeweiligen Einspritzzeiten den Erfordernissen



in allen Betriebszuständen optimal anzupassen. Das ergibt noch leichte Vorteile im Abgasverhalten und „rund zwei Prozent weniger Verbrauch“. Dank der integrierten Klopfregelung verdichtete Opel den Neuling in der in Deutschland ausschließlich mit Katalysator lieferbaren Version auf 10,5:1. Die entsprechende VW-Version arbeitet mit einem Verdichtungsverhältnis

SCHWARZ.

CAMPO 4x4

FULDA CAMPO 4x4. AUF DER STRASSE SO SOUVERÄN WIE IM GELÄNDE.

Auch für Ihr Fahrzeug:

30 x 9,50 R 15 LT Q TL
(9 R 15, 235/75 R 15)
31 x 10,50 R 15 LT Q TL
(10 R 15, 255/75 R 15)
33 x 12,50 R 15 LT Q TL

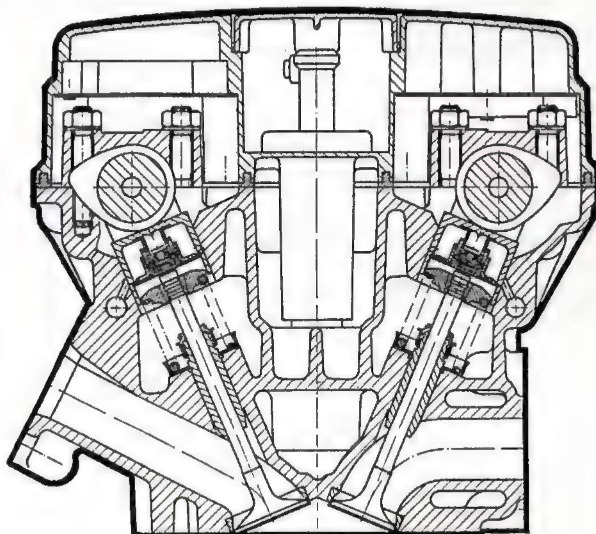
P 205/75 R 15 Q TL
P 215/75 R 15 Q TL
P 225/75 R 15 Q TL

Wir geben Profil.

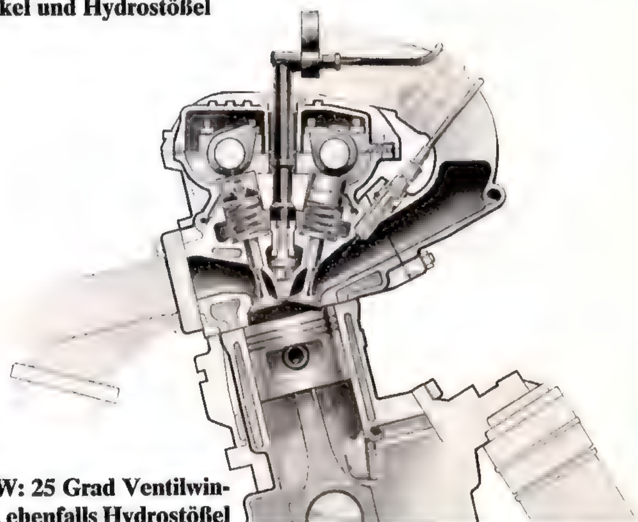


von 10,0:1 und ebenfalls mit Klopfregelung.

Vom Motormanagement hat der Opel-Motor also eindeutig die modernere Technik zu bieten, woraus letztlich auch die in allen Bereichen besseren spezifischen Werte resultieren. Noch deutlicher verrät der hubraumunabhängige, mittlere Arbeitsdruck, kurz Mitteldruck genannt, wie es um die Qualitäten eines Motors bestellt ist. Beim maximalen Drehmoment markiert der Opel-Vierventiler mit 12,3 bar einen Spitzenwert, der VW macht mit 11,9 bar Mitteldruck indes auch keine schlechte Figur, schließlich übertrifft er noch deutlich den renommierten Achtzylinder des Porsche 928 S4 (10,8 bar). Eine Patt-Situation errechnet sich für den Mitteldruck bei maximaler Leistung. Hier bringen es beide Vierventiler auf je elf bar. Identisch sind letztlich noch die Gewichte der aufwendig konstruierten Aggregate: 130 Kilogramm Trockengewicht werden für jeden Vierzylinder genannt.



Opel: 46 Grad Ventilwinkel und Hydrostößel



VW: 25 Grad Ventilwinkel, ebenfalls Hydrostößel

Dadurch hat die Opel-Maschine in Sachen Leistungsgewicht wieder die Nase vorn, denn sie hat gegenüber dem VW-Vierzylinder einen entscheidenden Vorteil: Hubraum. Doch in diesem Punkt darf man von VW für die Zukunft wohl noch mit einem Nachschlag rechnen. *psch*



Fotos: H.P. Seufert



Einer für alle

Dreimal 2,6 Liter-Sechszylinder: im Mercedes 190 E 2.6, 260 E und 260 SE.

Ein Vergleichstest kann dies nicht sein, zu verschieden sind die Kontrahenten, different wie die bei solchen Gelegenheiten gern zitierten Äpfel und Birnen, wobei zu allem Überfluß noch eine Zwetschge ins Spiel geraten ist. Aber es gibt auch einen gemeinsamen Nenner, den konstanten Faktor, der sich unübersehbar unter sämtlichen drei Motorhauben lang macht. Der 2,6 Liter große Reihensechszylinder ist das Bindeglied zwischen den drei Mercedes-Grundmodellen mit Werkscode W 201 (190 bis 190 E 2.3–16), W 124 (200 bis 300 E) und W 126 (260 SE bis 560 SEL). Ein und dieselbe Maschine in drei ganz verschiedenen Klassen – das ist im Angebot wahrhaft einzigartig, selbst wenn man berücksichtigt, daß das Kombinieren von Motoren und Karossen zwecks zusätzlicher Anreize Usus geworden ist.

Dreimal kleinster Mercedes-Sechszylinder, dahinter steckt natürlich ein Plan. Er sieht zunächst einmal eine normale, gepflegte und, wenn man so will, harmonische Motorisierung vor. Das dazu passende Auto, sagt der Plan, ist der 260 E, der mittlere in dem eigenwilligen Verbund. Dann schuf der Plan eine leichte Übermotorisierung. Sie heißt 190 E 2.6, mit einem nun wahrhaft prall gefüllten Motorraum, in dem die Maschine die letzten Zentimeter vor dem Kühlergrill beansprucht und wo das zuverlässige Schließen der Motorhaube jedesmal als Erlösung empfunden wird. Schließlich macht der Plan auch vor dem Gegenteil dessen nicht halt, der angemessenen Untermotorisierung. Sie heißt 260 SE und bedeutet nichts anderes, als daß ein eigentlich nicht besonders großer Sechszylinder nun ein Auto anzutreiben hat, das für die großen Achtzylinder konzipiert ist und dem auch die 300 Pferdestärken des 5,6-Liters in den Händen des richtigen Fahrers durchaus bekömmlich sind.

Bevor die Auswirkungen des Plans auf der Straße zur Sprache kommen, ist noch ein wenig auf das Triebwerk einzugehen, das in der Sechszylinder-Hierarchie von Daimler-Benz bekanntlich mit einem Hubraumminus von knapp 400 Kubikzentimeter unter dem Dreiliter rangiert. In der Nennleistung werden, jeweils in Katalysatorversion, statt der 180 Pferdestärken des Dreiliters 160 PS geboten, im Drehmoment beträgt der Mangel bei einem Ma-





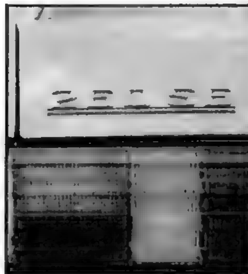
Rücksitzprobe: Der Knieraum im 190 ist auch bei wohlwollender Betrachtung knapp geraten



Das menschliche Maß: Im 260 E geht es hinten zwar nicht üppig, aber doch großzügiger zu







Der schwere Wagen: Sich in der S-Klasse chauffieren zu lassen, darf als komfortables Vergnügen gelten

ximalwert des 2,6-Liters von 220 Newtonmeter rund 35 Nm. auto motor und sport hat diesen kleinen Sechszylinder auf Anhieb zu schätzen gelernt; schwer zu sagen, aber doch nicht ganz unwahrscheinlich ist, daß er in Sachen Laufkultur noch ein bißchen besser abschneidet als der größere Bruder.

Wie beliebt der 2,6-Liter innerhalb der verglichenen Modellreihen ist, zeigt seine prozentuale Präsenz bei Inlandsverkäufen im Zeitraum von Januar bis Juli 1987. Den größten Anteil von fast 15 Prozent erreicht der kleine Sechszylinder da kurioserweise in der S-Klasse, es folgt mit einem Anteil von knapp elf Prozent die mittlere Baureihe W 124, und sehr exotisch muten die 7,4 Prozent an, die in der kleinen Baureihe des 190er erreicht werden. Hier hat der Motor offensichtlich den größten Liebhaber-Charakter – aber sehen wir selbst.

Die Überraschung dieses außergewöhnlichen Vergleichs wartet auf der Straße und läßt den mühsam konstruierten Plan haltlos in sich zusammenstürzen. Denn der Übermotorisierte ist nicht übermotorisiert, der Untermotorisierte nicht untermotorisiert, nur der Richtige ist richtig. Ein Wunder ist geschehen, erlebt mit zwei Automatik-Wagen (190 E 2.6 und 260 SE) und der Schaltgetriebe-Ausführung des 260 E. Alles erscheint harmonisch, es gibt weder einen viel zu Schnellen noch einen angestrengt wirkenden Hinterherfahrer, der gemeinsame Motor in den im Gewicht und c_W-Wert doch erheblich differierenden Autos erscheint als alles umfassende Klammer im Erlebnis.

In der vollgetankt nicht weniger als 1663 Kilogramm wiegenden S-Klasse sorgt er zweifellos für die größte Überraschung. Mit einer kurz gehaltenen Hinterachsübersetzung, die bereits bei 100 km/h in der vierten Fahrstufe des Automatikgetriebes 3000 Kurbelwellenumdrehungen herbeiführt, steht – wie auch die Tabelle auf Seite 92 zeigt – ein durchaus akzeptables Temperament zur Verfügung.

Die hohen Betriebsdrehzahlen konnten sich die Ingenieure erlauben. Der 2,6-Liter ist ein Musterbeispiel an mechanischer und akustischer Laufruhe, und wenn nicht der Drehzahlmesser fast ständig für ein Auto dieses Formats ungebührliche Hochtourigkeit anzeigte, niemand würde sich daran stören. Der massige Wagenbug

FÜR LIEBHABER AUSGEREIFTER MODELLE.

Rémy Martin
Fine Champagne
Cognac V.S.O.P.

Das Prädikat exclusiv für den Cognac, der seine Herkunft aus dem engbegrenzten Gebiet der Champagne de Cognac nachweisen kann. Daher darf jede Flasche Rémy Martin diese Karte tragen.



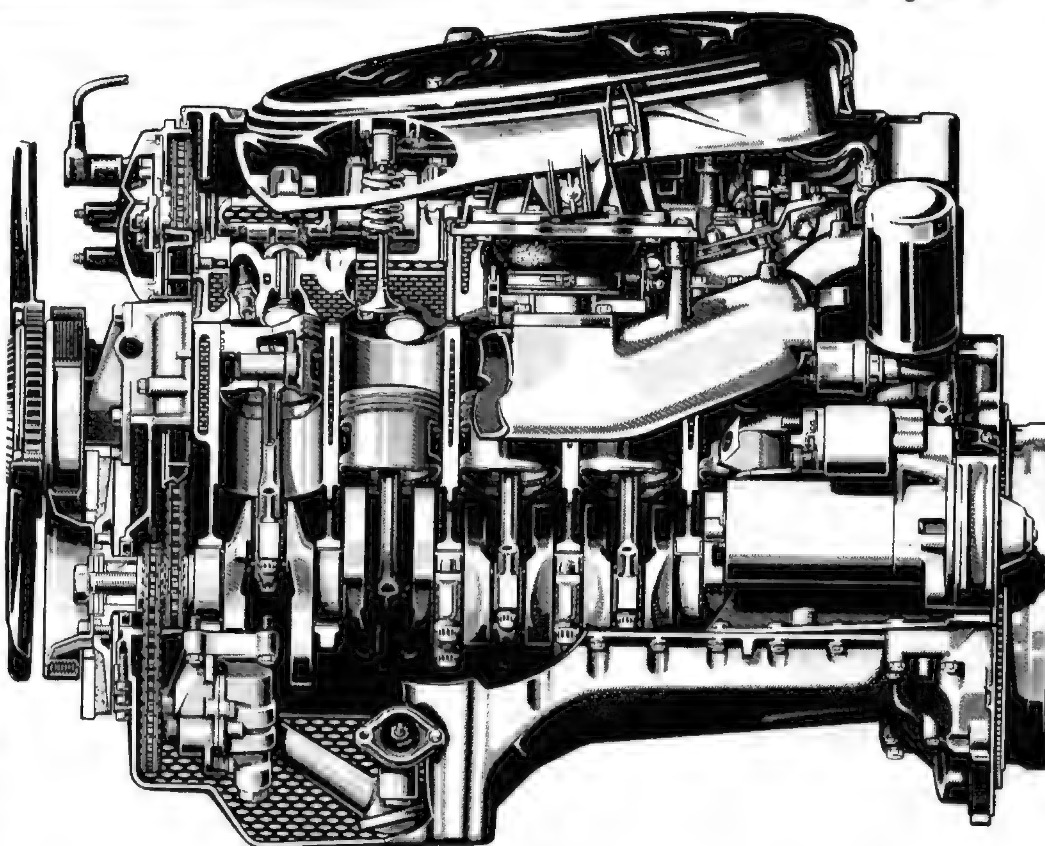
RM 5/86



Einer für alle: Der 2,6 Liter große Sechszylinder beeindruckt vor allem durch seinen geschmeidigen Lauf

Dreimal Mercedes

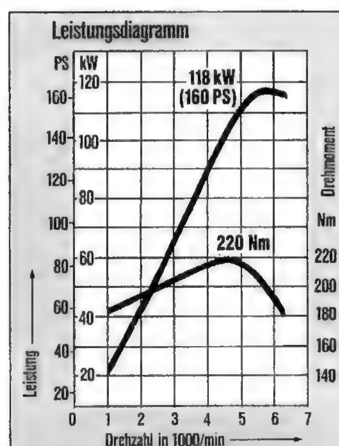
entläßt nur ein dezentes Summen an die Ohren der Insassen, und so bleibt, bei aller Würdigung der stärkeren S-Klasse-Versionen, eigentlich nur ein Verbesserungsvorschlag: weg mit dem Drehzahlmesser.



Das Hinüberwechseln in die mit 1345 (190 E 2.6) und 1446 Kilogramm (260 E) deutlich leichteren und mit günstigeren Luftwiderstandsbeiwerten gesegneten Kollegen (190 E 2.6: 0,33; 260 E: 0,30; S-Klasse im Vergleich: 0,36) macht das hohe Drehzahlniveau in der S-Klasse besonders deutlich. Doch, wie gesagt und wie auch ein Vergleich der Phonmeßwerte zeigt, es wirkt sich im Hinblick auf den Geräuschpegel nicht unangenehm aus. In der S-Klasse zeigt sich der Sechszylinder trotz objektiv größerer Anstrengung zurückhaltender noch als im kleinen und mittleren Mercedes, und das besonders bei hohen Geschwindigkeiten.

Nicht nur diese Eigenschaft prädestiniert den vergleichsweise betagten SE für lange Autobahnabschnitte. Hier zeigt das schwere Schiff seine klarste Überlegenheit, auch wenn es mit knapp 200 km/h keineswegs am schnellsten ist. Der Kleine und der Richtige fahren mit 211 und 215 Sachen ein bißchen weg, aber auch dies – wie die Praxis lehrt – vor allem in den technischen Daten. Das Geschwindigkeitsniveau aller drei Limousinen erscheint überraschend einheitlich und beweist damit die geringe Bedeutung von Leistungsgewichten in diesem Punkt.

An der Tankstelle zeigen sich die Unterschiede schon eher. Das hohe Gewicht des 260 SE, sein ungünstiger c_W-Wert und die kurze Übersetzung lassen



den Verbrauch selten unter 14 Liter pro 100 Kilometer absinken. 190 E 2.6 und 260 E liegen in der Praxis dicht zusammen mit Werten zwischen 11,5 und 13 Litern.

Nun wird es wieder schwieriger mit der Differenzierung, denn es geht um den Komfort. Da er sich gesamtheitlich jedoch vor allem aus der Federung und



Drei verschiedene Autos, der gleiche Motor. Die Begegnung der drei Mercedes-Limousinen bewies, daß gute Motoren auch in unterschiedlichen Hüllen einen gleich guten Eindruck machen

Dreimal Mercedes

den Geräuschen zusammensetzt, bleibt – wie erwartet – die S-Klasse der Gewinner. Die Überraschung folgt, ähnlich wie bei der Kraftentfaltung jedoch auch hier. Nur gering ist nämlich der Komfortvorsprung des großen, schweren, etablierten Wagens, der bekanntlich schon 1979 debütierte. Der 260 E federt insgesamt nicht viel schlechter, hat sogar den besseren Langsamfahrkomfort, und zwecks vollständiger Auflösung der überbrachten Werteordnung ordnet sich selbst der kleinste Zweitausendsechshunderter, der 190 E 2.6, in Respektlosigkeit hier nicht unter.

Wir sind dem automobilen Fortschritt auf der Spur. Er hat den kleineren, leichteren Autos eine Federung beschert, die sich hinter den traditionellen Leistungen der schweren Limousine nicht mehr zu verstekken braucht. Es mag blasphemisch klingen, entspricht aber den wahrhaftigen Eindrücken: Im kleinsten Mercedes-Sechszylinder fährt man nicht viel schlechter als im größten Mercedes-Sechszylinder. In Teilbereichen des automobilen Lebens ergeben sich für den 190 E 2.6 erwartungsgemäß Vorteile: größere Handlichkeit, geringere Parkmühen, vielleicht auch mehr Freude, wenn es in die Kurve geht. Wäre dies ein richtiger Vergleichstest, man müßte das Ergebnis mit Spannung erwarten.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	190 E 2.6[1]	260 E[2]	260 SE[1]
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6		
Hubraum cm³	2599		
Bohrung × Hub mm	82,9 × 80,3		
Leistung kW (PS) bei 1/min	118 (160) bei 5800		
Max. Drehm. Nm bei 1/min	220/4600		
Verdichtungsverhältnis	9,2 : 1		
Gemischaufbereitung	mechanische Kraftstoffeinspritzung KE-Jetronic (Bosch)		
Kofferaumvolumen nach VDA-Norm in L	410	520	505
Außenmaße Länge × Breite × Höhe in mm	4428× 1678 ×1390	4740×1740 ×1446	5020×1820 ×1437
Leergewicht kg	1345	1446	1663
Zul. Gesamtgewicht kg	1720	1890	2040
Beschleunigung in s			
0– 60 km/h	5,0	4,5	5,5
0– 80 km/h	7,7	6,6	8,2
0–100 km/h	10,5	9,6	12,0
0–120 km/h	14,9	13,8	16,9
0–140 km/h1	20,2	18,6	23,2
00–160 km/h1	28,8	26,1	35,6
00–180 km/h	47,0	–	–
1 km mit stehendem Start	31,8	30,8	33,1
Höchstgeschwindigk. km/h	211	215	198
DIN-Verbrauch in L/100 km			
Bei 90 km/h (V. Gang)	8,2	7,2	9,1
Bei 120 km/h (V. Gang)	10,2	9,2	11,5
Stadtverkehr	12,4	12,9	13,8
Testverbrauch L/100 km	12,0 S[3]	13,0 S[3]	14,2 S[3]
Innengeräusch in dB(A)			
Leerlauf im Stand	45	44	42
Bei 50 km/h	60	62	49
Bei 80 km/h	64	65	62
Bei 100 km/h	67	68	66
Bei 120 km/h	69	70	69
Bei 130 km/h	70	70	70
Bei 140 km/h	73	73	71
Bei 160 km/h	75	75	72
Bei 180 km/h	79	79	76
Preis DM	48 227,–	48 678,–	60 648,–

[1] mit automatischem Getriebe; [2] mit Fünfganggetriebe; [3] bleifrei

Aber das ist es ja nicht, von wegen der Äpfel und Birnen. Die ungewöhnliche Begegnung der dritten Art lehrt trotzdem einiges. Erstens, daß ein guter Motor immer eine gute Figur macht, ganz gleich, in welcher Umgebung er zu arbeiten hat. Zweitens, daß das technisch hochwertige Kompaktautomobil in den fürs Fahren relevanten Kriterien an die Oberklasse durchaus herankommt, sie in einigen Punkten gar übertrifft. Drittens, daß man den kleinsten Sechszylinder nur wegen seines begrenzten Raumangebots von sich weisen kann. Viertens, daß der 260 E, das jüngste Produkt im Dreierbund, den geringsten Reiz vermittelt, gleichwohl aber das beste Preis/Leistungsverhältnis offeriert.

Welchen nehmen? Die Antwort fällt bei diesem Vergleich salomonisch aus: am besten den Mercedes. *Klaus Westrup*



WARUM DIE KLEINSTE DIE GRÖSSTE IST.

Hätten Sie's gewußt? Metabo baut nicht nur bekannt leistungsstarke Schlagbohrmaschinen, sondern die auch noch außergewöhnlich klein. Wie klein, zeigt die Computer-Grafik oben.

Im Vordergrund: eine 1000-Watt Metabo. Was sich dahinter in verschiedenen Grautönen breit und breiter macht, sind ebenfalls die Umrisse von Schlagbohrmaschinen. Allerdings nicht von Metabo.

Doch über die Handlichkeit hinaus liegen die Besonderheiten einer Metabo innerhalb ihres kompakten Gehäuses.

Erstens in dem platzsparenden, aber kraftvollen 1000-Watt-Universalmotor in aufwendiger U-Feld-Bauweise.

Zweitens in der von Metabo entwickelten Vario-Tacho-Constamatic (VTC)-Elektronik. Sie erlaubt die stufenlose Veränderung der Drehzahl und hält sie automatisch konstant. Vom sanften Anlauf bis zu jeder vorgewählten Drehzahl.

Und drittens sorgt die »Metabo Pille« (Wicklungstemperatur-Überwachung) für längere Lebensdauer. Weil sie vor dem Hitzekollaps des Motors schützt. Eine 1000-Watt Metabo bringt bei jeder Aufgabe größte Leistung. Auch, wenn sie sich noch so klein macht.



Metabo Sb EDV 1000 Signal Plus: 1000-Watt-Schlagbohrmaschine mit Wicklungstemperatur-Überwachung und Torque-Control.

Die Metabo Schlagbohrmaschine EDV 1000 Signal Plus gibt es nur beim Fachhändler. Den Katalog auch von Metabo, Stichwort »EDV 1000 Signal Plus«/AM 3.
Deutschland: Postf. 1229, 7440 Nürtingen.
Österreich: Postfach 152, 1221 Wien.
Schweiz: Postfach 412, 8010 Zürich.

Metabo



Pentadecan aktiviert lebende Haarwurzeln und zeigt in klinischen Tests überzeugende Erfolge: Bei über zwei Drittel der beteiligten Testpersonen konnte erhöhter Haarausfall nach wenigen Wochen reduziert werden. Beste Ergebnisse zeigten sich bei einer Anwendungszeit von ca. 4–6 Monaten. Ab sofort in allen Apotheken: DM 69,– (unverb. Preisempf.). Ausführliche Informationen erhalten Sie vom Pentadecan-Service, Düsseldorf. Rufen Sie an: **02 11/7 97 60 02** oder schreiben Sie an Henkel Lion GmbH, Hair Research Laboratory, Postfach, 4000 Düsseldorf 1.

Haar-ausfall

Hilfe aus Japan

TOKIO/DÜSSELDORF. Im Kampf gegen vermehrten Haarausfall und Glatzenbildung melden japanische Wissenschaftler erstaunliche Erfolge: mit Pentadecan, einer neuen Formel, läßt sich verstärkter Haarausfall reduzieren und Glatzenbildung vermindern, noch vorhandenes Haar wird gestärkt und gepflegt. Pentadecan wird zur Zeit in Deutschland eingeführt und ist nur in Apotheken erhältlich.




LEV-CR168


LEV-CR168






LEV-CR168

Es geht rund

Dauertest 80 000 Kilometer mit dem Mazda RX-7.

Dreimal hat sich auto motor und sport in den vergangenen Jahren mit dem Kreiskolbenmotor, besser bekannt als Wankelmotor, dauertestend beschäftigt. Der erste Kandidat war das solcherart motorisierte Pionierauto, der NSU Wankelspider (1966), es folgten zwei über jeweils 50 000 Kilometer führende Auseinandersetzungen mit dem einstigen NSU-Flaggschiff Ro 80 (1969 und 1973). Danach trat Ruhe ein, zwangsläufig. Autos mit Wankelmotor spielten auf dem Markt mangels Masse keine Rolle.

Man kann es auch anders sagen, für den mittlerweile 85jährigen Erfinder der Verbrennungsmaschine mit den kreisenden Kolben wohl schmerzlicher zu hören: Der Wankel revolutionierte nicht das Automobil, Techniker und Kaufleute setzten und setzen noch auf die mechanisch uneleganterе Kolbenmaschine, bei der die letztlich gewünschte Drehbewegung erst über Umwege entsteht. Nur eine Automobilfirma auf der Welt verfolgte mit Eifer das Konzept der in der sogenannten Trochoide, einem einer Acht ähnelnden Gehäuse, taumelnden Kolbenläufern weiter und sorgte damit nach Übernahme der Lizenzen von NSU bereits ab 1961 für kontinuierliche Entwicklung: Mazda im japanischen Hiroshima.

Schon 1962 zündete der erste Zweischeiben-Wankelmotor bei Mazda, fünf Jahre später, also zum NSU Ro-Debüt, erschien der Cosmo Sport genannte Mazda 110 S, wenn man so will ein entfernter Verwandter des heutigen RX-7. Sein Zweikammermotor besaß schon Seiteneinlaß, die Leistung betrug 110 PS. 1978 hatten die Japaner mit zahlreichen in Deutschland weitgehend unbekannten Wankelmodellen eine Million Autos mit Felix Wankels genialer Kreiskolbenmaschine produziert. Im gleichen Jahr debütierte der RX-7 mit dem Motortyp 12 A und einem Kammervolumen von zweimal 573 Kubikzentimeter.

Und es gibt ihn noch immer, wenn auch anders gewandet und technisch nicht unerheblich überarbeitet, zuletzt 1985 mit dem Motortyp 13 B, einem Kammervolumen von zweimal 654 Kubikzentimeter, elektronischer Einspritzung (L-Jetronic) und dem sogenannten Sechskanal-Einlaßsystem, bei dem drei Kanäle pro Kammer im Einsatz sind – ein primärer, ein sekundärer und ein lastunabhängiger Zusatzkanal, der über eine Steuerklappe bei hohem Leistungsbedarf einen zusätzlichen Querschnitt freigibt. Zwei Kerzen zünden zeitversetzt die auf 9,7 : 1 verdichtete Ladung, und heraus kommen dabei eine maximale Leistung von 150 PS bei 6500/min und ein Drehmoment von 182 Newtonmeter bei 3000 Umdrehungen. Nun, diese Kennziffern waren es wohl kaum, die eine längere Beschäftigung mit einem Wankelauto, die vierte in der Geschichte dieser Zeitschrift, nötig erscheinen ließen. Es war vielmehr der exotische Reiz, den ein solches Auto immer noch besitzt, und es war auch die schon ehemals dringlich erscheinende Beantwortung der Frage: Hält der Wankel?

Technische Daten und Meßwerte

Erstzulassung	6/1986
Fahrgestellnummer	JMZFC 132200102089
km-Stand, Übernahme	1340
km-Stand, Testende	83 963
Kammervolumen	2 × 654 cm³
Leistung	110 kW (150 PS) bei 6500/min
Leergewicht	1240 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1700 kg

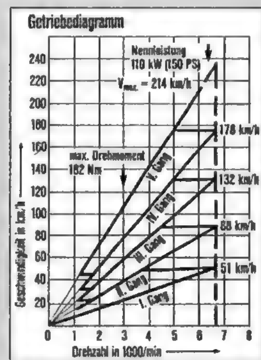
Fahrleistungen

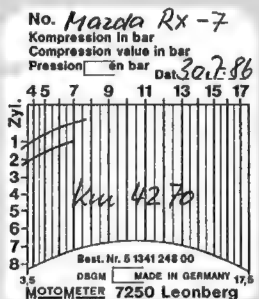
Beschleunigung Dauertest-Anfang/-Ende	in s
0– 40 km/h	2,7/ 2,5
0– 80 km/h	6,8/ 6,7
0–100 km/h	9,8/ 9,7
0–120 km/h	13,8/13,6
0–140 km/h	19,3/19,0
0–160 km/h	26,9/26,6
0–180 km/h	38,3/37,7
1 km mit stehendem Start	31,0/30,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	214/214

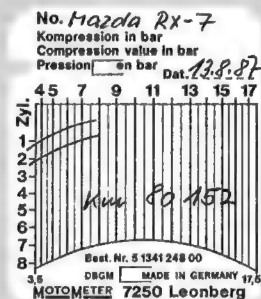
Kraftstoffverbrauch

DIN-Verbrauch	in L/100 km
90 km/h im V. Gang	8,4
120 km/h im V. Gang	11,3
Stadtverkehr	17,1

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)	
Minimalverbrauch	12,8
Maximalverbrauch	18,3
Testverbrauch	15,2
Kraftstoffart	Normal bleifrei







Der Wankelmotor im Mazda RX-7 bietet gute Laufkultur und sportliche Fahrleistungen, aber es gibt auch gravierende Nachteile: Schieberuckeln sowie hoher Öl- und Benzinverbrauch.

Als der weiße RX-7 Anfang Juli 1986 den Dauertest begann, versehen mit dem sogenannten S-Paket, also mit elektrisch betätigtem Schiebedach, ebensolchen Fensterhebern und einer herrlichen Einstiegsbeleuchtung, da war keineswegs Eile angesagt mit dem Kilometerabspulen. Aber schon nach 13 Monaten zeigte der Zähler die gewünschte Distanz. Es ging sehr schnell, und schon dies läßt Rückschlüsse zu. Es war immer Platz da für den Mazda, ganz besonders beim Absolvieren langer Reisen. Die Sportredakteure des Hauses benützten ihn gern, denn schließlich ist er ein Sportwagen, und als anerkannte Freunde hoher Geschwindigkeiten mochten sie ihn auch persönlich. Aber das war es sicher nicht alleine; schon der turbinenartige Lauf des Zweischeiben-Wankelmotors bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen, um Langstrekkenfahrten ermüdungsfrei zu gestalten.

Diese schon aus den Dauertest-Tagen des seligen NSU

Fotos: Rehder, Schmid, H.D. Seufert

Der neue PEUGEOT 405. A

Starten Sie in ein neues Kapitel Automobil-Geschichte. Mit dem neuen PEUGEOT 405. Erleben Sie die angenehme Verbindung von Funktionalität und Fahrfreude in einer eigenständigen, bisher nicht gekannten Form. Umfangreiche Forschungsarbeiten mit modernsten Computer-Systemen und präziser Weltraum-Technik waren hierfür die Voraussetzung. Während harter Testfahrten und aerodynamischer Feinarbeit entstand so ein Automobil, das mit menschlicher Technik Fahren wieder zu einem ursprünglichen Erlebnis macht. Das herausragende Beispiel hierfür ist der neue PEUGEOT 405 MI 16. Sein 116 kW (158 PS) Leichtmetall-Motor arbeitet mit modernster 16-Ventil-Technik und intelligenter Motronic-Einspritzung. 8,6 sec von 0 auf 100 km/h und 220 km/h Höchstgeschwindigkeit sind ebenso Zeichen technologischer Kompetenz wie ein elektronisch ge-



Dauertest Mazda RX-7

Ro 80 gewonnene Erkenntnis ließ sich erneut gewinnen. Der Motor mit seinem hervorragenden Massenausgleich schnurrt behaglich unter der flachen Haube, klingt zwar trotz seiner säuberlich ablaufenden Viertaktprozesse ein wenig nach Zweitakt, riecht auch ein bißchen aus dem Endrohr, weil die last- und drehzahlabhängige Öldosierpumpe zur Schmierung der Radialdichtleisten diesen Tribut zollt, aber der Laufruhekomfort ist sehr hoch – vergleichbar nur mit guten Sechszylindern.

Wer die Haube öffnet, ist dagegen eher ein bißchen enttäuscht. Wo ist er hingeraten, ins Kernforschungszentrum Jülich? Es ist kein erbaulicher Anblick, der sich da bietet, die potente Kraftpille tief im Verborgenen, überwuchert von Zusatzaggregaten und, frontal, einem Keilriemensalat. Man läßt besser zu und erfreut sich daran, daß die Leichtmetallhaube während der gesamten Laufzeit ohnehin nur zu den Inspektionen (klein und groß alle 10 000 respektive 20 000 Kilometer) und zum Ölnachfüllen geöffnet werden mußte. Keine Panne erschütterte die kreisenden Kolben, kein Liegenbleiben, keine andere Widerwärtigkeit. Er lief und lief, aber er zeigte auch einige systembedingte Wermutstropfen.

Der erste Tropfen heißt Schieberuckeln, ein Faktor, der auch in der Aufstellung „Störungen" immer wieder zu finden ist. Je nach Motoreinstellung trat dieses Ruckeln mehr oder minder stark im Schiebebetrieb auf, ganz weg war es nie. Wer im RX-7 vom Gas geht und in den jeweiligen Gängen bis auf etwa 2500 Umdrehungen herunterkommt, muß mit dieser kontinuierlich einsetzenden Erschütterung rechnen, die zum weiteren Herunterschalten geradezu verpflichtet. NSU hat dieses Wankelleiden ehemals so gestört, daß man es im Falle Ro 80 mit einer Halbautomatik plus Wandler kaschierte.

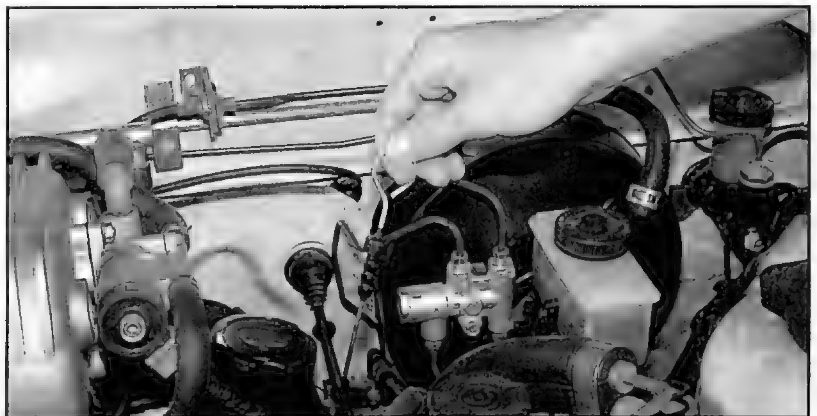
Tropfen zwei: gelegentlich unrunder Leerlauf und eine nach dem Kaltstart kurzzeitig unschön hohe Leerlaufdrehzahl. Tropfen drei: Benzinverbrauch viel zu hoch. Maximalwerte von über 17 Liter pro 100 Kilometer und ein Minimum praktisch nie unter zwölf Liter zeigen, selbst bei Berücksichtigung, daß es bleifreies Normalbenzin sein darf, die thermodynamische Schwäche des Motorprinzips. Am Auto selbst kann es bei dieser Größenordnung nicht liegen; der RX-7 hat mit 0,32 einen guten Luftwiderstandsbeiwert, und das Gewicht von 1240 kg ist nicht abnorm hoch.

Mag schon sein, wie auch der Wankelfreund Dieter Korp wohlwollend formulierte, daß der praktisch vibrationsfreie Lauf des Motors zu insgesamt höheren Drehzahlen als bei vergleichbaren Hubkolbenmotoren animiert und damit gleichzeitig den Verbrauch stimuliert. Aber richtig ist auch, daß man so astronomisch hoch nun auch wieder nicht tourt. Schon bei 6500 Umdrehungen warnt, obwohl der Drehzahlmesser mit seinem roten Bereich bei 7000 mehr gestattet, ein Pfeifton vor weiteren Eskapaden, und damit bewegt sich der Trochoideninhalt in kaum anderen Regionen als die Kurbelwelle eines modernen Hubkolbenmotors.

Der Dauertestwagen mußte nie außerplanmäßig in die Werkstatt, aber beim Tanken mußte aufgrund des hohen Ölverbrauchs von bis zu 1,5 Liter/1000 km jedesmal der Ölstand kontrolliert werden.

Störungen

km 4 270	Fernentriegelung der Heckklappe funktioniert nicht
km 5 304	Nach Kaltstart kurzzeitig sehr hohe Leerlaufdrehzahl
km 8 943	Akustischer Drehzahlwarner schwankt zwischen 6400 und 6900/min
km 18 774	Kupplung rupft zeitweise, leichtes Getriebegeräusch im zweiten Gang und Motorruckeln im Schiebebetrieb, Scheibenwischerblätter schmieren
km 25 122	Kühlwasser-Warnleuchte und -Warnsignal melden Störung im Kühlsystem
km 38 344	Verstärkte Getriebe- und Hinterachsgeräusche in der Warmlaufphase, leichtes Beschleunigungsklingeln und Kupplungsrupfen
km 42 437	Beide Türschlösser schwergängig, Motor ruckelt im Schiebebetrieb
km 48 494	Heckklappenschloß entriegelt nicht, Kupplung rupft, Scheibenwischer schmieren
km 54 878	Unrunder Motorleerlauf
km 58 757	Tachometer ausgefallen
km 60 379	Unrunder Motorleerlauf, Kupplung schleift zeitweise
km 67 651	Beide Hauptscheinwerfer ausgefallen, rechter Fensterheber funktioniert nicht, Bremsen rubbeln
km 68 092	Nebelrückleuchte defekt, Hauptscheinwerfer wieder ausgefallen
km 74 092	Heckscheibenwischer funktioniert nicht, unrunder Motorleerlauf, Motor nimmt zeitweise kein Gas an, Zeituhr defekt





Sonne und Auspuff-Abstrahlung sorgen im Mazda RX-7 für starke Ober- und Unterhitze

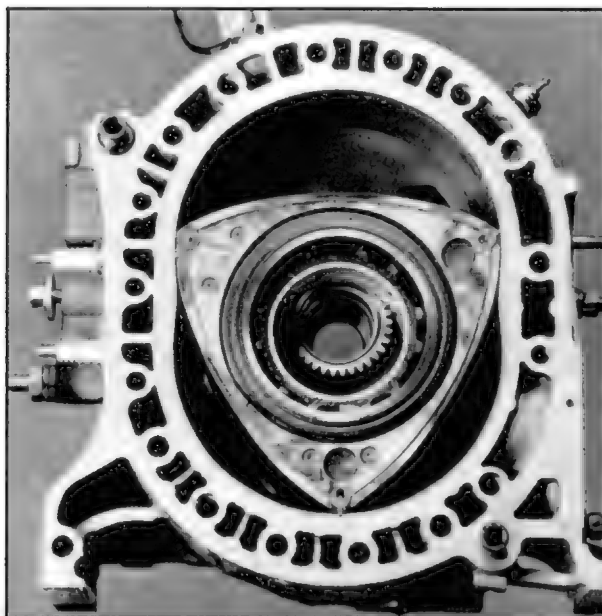
Wartung* und Reparaturen

km 8 735	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 201,02
	Zündkerzen ausgewechselt	DM 75,60
	Kaltstarteinrichtung überprüft und korrigiert, Heckklappenschloß eingestellt	Garantie
km 11 727	Akustischer Drehzahlwarner instand gesetzt (Leiterplatte ausgewechselt)	Garantie
km 19 666	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 255,51
	Zündkerzen und Luftfilter erneuert	DM 146,28
	Alle Scheibenwischerblätter ersetzt	DM 80,26
	Vier Räder ausgewuchtet	DM 58,37
	Getriebe- und Hinterachsöl gewechselt (Synthetikölfüllung)	DM 57,40
	Zündeinstellung korrigiert, Kupplungsspiel überprüft	Garantie
km 25 130	Kühlwasserstand-Geber überprüft Kühlwasser nachgefüllt	Eigenleistung
km 25 270	Vier neue Reifen (Bridgestone WT-04, 185/65 R 15 T)	DM 697,68
	Montage und Auswuchten	DM 61,60
km 33 161	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 202,70
	Scheibenbremsbeläge vorn erneuert	DM 122,66
	Zündkerzen und Luftfilter erneuert	DM 158,–
	Vier Räder ausgewuchtet	DM 58,37
km 40 676	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 326,56
	Zündkerzen und Luftfilter ausgewechselt	DM 158,–
	Getriebe- und Hinterachsöl ausgetauscht	DM 30,50
	Ein Scheibenwischerblatt ersetzt	DM 24,62
	Zündeinstellung korrigiert, Kupplungseinstellung geprüft (zeitweises Kupplungsrupfen konnte nicht beseitigt werden)	Garantie
km 42 936	Motor läuft wieder ruckfrei (Reparatur nicht notwendig), beide Türschlösser gereinigt	Eigenleistung
km 50 649	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 235,13
	Zündkerzen und Luftfilter ersetzt	DM 158,–
	Alle Scheibenwischerblätter ausgewechselt	DM 86,43
	Kupplung komplett erneuert (Belag der Mitnehmerscheibe verbrannt)	Garantie
km 55 367	Vier neue Reifen (Dunlop D8, 205/60 VR 15)	DM 980,40
	Montage und Auswuchten	DM 61,80
km 58 757	Tachometerwelle erneuert	DM 56,64
km 61 346	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 285,47
	Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	DM 247,04
	Luftfilter ausgewechselt	DM 76,33
	Verteilerkappe und Verteilerfinger ersetzt	DM 48,38
km 67 657	Hauptscheinwerfer instand gesetzt (Wackelkontakt im Lichtschalter), Sicherung für Fensterheber erneuert	Kulanz
km 68 095	Lichtschalter erneuert, Schalter der Nebelrückleuchte instand gesetzt	Kulanz
km 71 820	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 202,87
	Zündkerzen und Luftfilter erneuert	DM 158,32
km 78 914	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 277,72
	Bremsbeläge vorn ausgewechselt	DM 118,69
	Zündkerzen, Luft- und Kraftstofffilter ersetzt	DM 232,49
	Kupplung komplett ausgetauscht	Garantie
	Scheibenwischer-Kombischalter erneuert, Zeituhr ersetzt	Kulanz

*Nach Werksvorschrift, einschließlich kleiner Nebenarbeiten

Ein weiterer Wermutstropfen betrifft den Ölverbrauch. Er ist mit bis zu anderthalb Liter pro 1000 Kilometer im Hubkolbenvergleich zu hoch und zwingt, da die Differenzmenge zwischen Maximum und Minimum nur einen Liter beträgt, vor allem nach schnellen Autobahnfahrten zu häufigem Nachfüllen. Daß der Benzintank mit einem Volumen von 63 Litern gemessen am Konsum zu klein ausfiel, darf ebenfalls nicht vergessen werden.

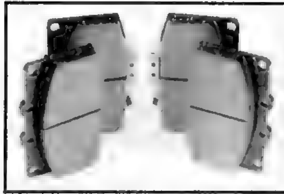
Mazda ist die einzige Firma, die am Kreiskolbenmotor festhält. Die aktuelle Version hat ein Kammervolumen von zweimal 654 cm³, Doppelzündung und 150 PS.

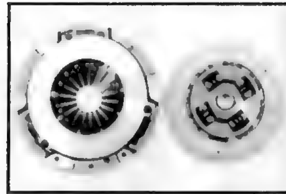


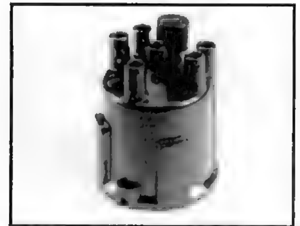
Keine mechanischen Probleme indes, kein Kompressionsverlust auch am Ende der Laufzeit, wohl aber ein ebenfalls systembedingter Zündkerzenverschleiß. Alle 10 000 Kilometer mußten die hochbelasteten Platinkerzen routinemäßig ersetzt werden, und da es vier an der Zahl sind, ist dies mit 20 Mark pro Stück nicht ganz billig. Ein Kaltstartproblem, auch bei eisigen Minusgraden, existierte nicht. Der RX-7 sprang stets spontan an, raste kurzzeitig im Leerlauf hoch und ließ es damit an Belästigung gut sein.

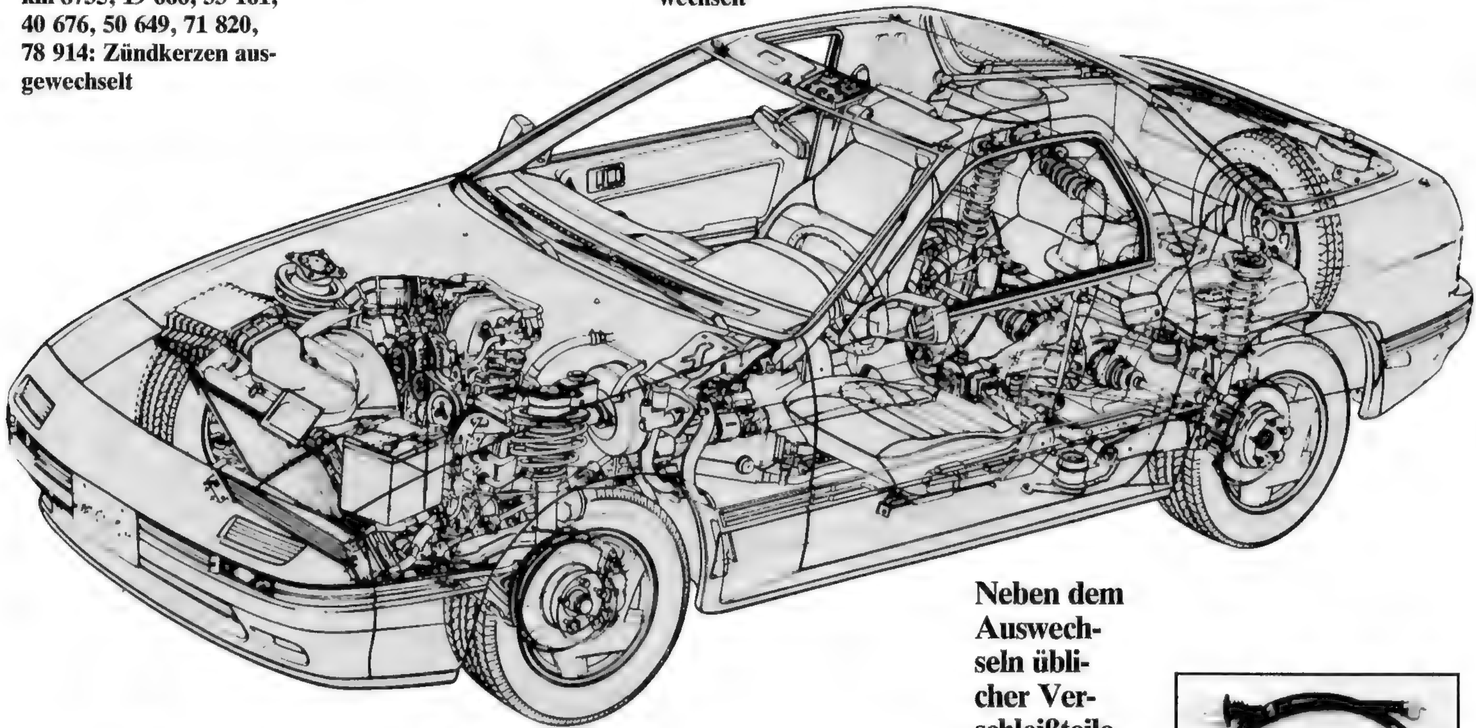
Die Zuverlässigkeit des Triebwerks unter allen Bedingungen, wobei zugegeben eine forciertere Fahrweise überwog, läßt es fast ein bißchen abwegig erscheinen, daß ganz konventionelle Antriebsteile nicht so gut durchhielten. Wie die Störungsliste zeigt, machte die Kupplung häufig durch Rupfen auf sich aufmerksam. Bei km-Stand 50 649 wurde sie anläßlich der Inspektion komplett erneuert (Garantie), nur rund 10 000 Kilometer später kam es gelegentlich zum Durchrutschen, was kurz vor Ablauf der 80 000 Kilometer einen nochmaligen Austausch dieses Teils der Kraftübertragung notwendig machte. Zweifellos liegt hier, wie auch die Lesererfahrungen (ab Seite 104) beweisen, ein typischer Schwachpunkt des RX-7. Die Kupplung scheint unterdimensioniert zu sein, gerade auch wenn man berücksichtigt, daß der RX-7 aufgrund einer gewissen Drehmomentschwäche ganz unten meist mit hoher Drehzahl angefahren wird und die Kraftübertragung auch mit ziemlich viel Schwungmasse belastet. ▷

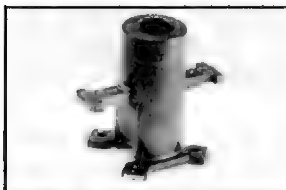

km 8735, 19 666, 33 161, 40 676, 50 649, 71 820, 78 914: Zündkerzen ausgewechselt

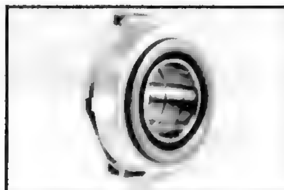

km 33 161, 61 346 und 78 914: Scheibenbremsbeläge vorn erneuert

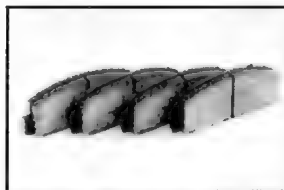

km 50 649 und 78 914: Kupplungsdruckplatten und Mitnehmerscheibe gewechselt

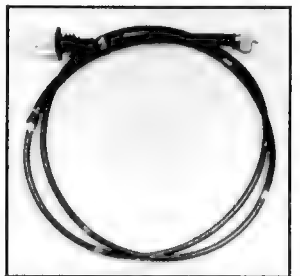

km 61 346: Zündverteilerkappe erneuert




km 61 346: Zündverteilerfinger erneuert


km 50 649, 78 914: Kupplungsdrucklager erneuert


km 61 346: Scheibenbremsbeläge hinten ausgetauscht


km 58 757: Tachometer-Antriebswelle ersetzt

Neben dem Auswechseln üblicher Verschleißteile mußte die Kupplung zweimal erneuert werden – sie wird durch das hohe Drehzahlniveau beim Anfahren stark beansprucht.

Dauertest Mazda RX-7

Was war noch? Die Geräusche aus Getriebe und Hinterachse, die gelegentlich zu hören waren, erwiesen sich als harmlos. Der Tacho fiel einmal aus (km-Stand 58 757), die Hauptscheinwerfer versagten ihren Dienst (km-Stand 67 657), der rechte Fensterheber fiel aus, die Bremsen rubbelten, und auch der Heckscheibenwischer und die Zeituhr hatten 6000 Kilometer vor Zieleinlauf keine Lust mehr. Die Karosse hielt sich, samt Innenausstattung und Sitzen, ausgezeichnet. Sie ist steif und blieb dies auch bis zum Schluß, die Bedienungselemente erwiesen sich, mit ihren eigenwilligen Dreh- und Druckknöpfen, als unnötig unpraktisch und diesbezüglich auch durchaus negativ von der japanischen Norm abweichend. Auch daß man den Kofferraum nicht abdecken kann, wodurch er seinen Inhalt jederzeit und jedermann preisgibt, darf moniert werden.

Die Heizung ist ein wenig geschwindigkeitsabhängig, aber ausreichend in der Wirkung. Sie wird unfreiwillig unterstützt durch die von der Auspuffanlage ausgehende Innenraum-Aufheizung, im Winter ganz praktisch, im Sommer weniger verzeihlich. Denn die Aufheizung durch Sonneneinstrahlung ist aufgrund der großen und stark geneigten Fensterflächen erheblich und macht das prinzipiell hohe Fahrvergnügen, das ein RX-7 bereiten kann, nur eingeschränkt genießbar. Immerhin, man kann beide Seitenscheiben ganz öffnen, ohne auch bei schneller Fahrt im Durchzug zu sitzen. Die reguläre Lüftung hingegen funktioniert bestenfalls durchschnittlich. ▷

Der Griff nach den Sternen.



Dauertest Mazda RX-7

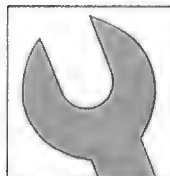
Es gab weder Reifen- noch Werkstatt-Probleme. Der RX-7 stellt keine hohen Ansprüche an die Pneus und erreichte mit den verwendeten Fabrikaten – Bridgestone Potenza in der Erstausrüstung, Bridgestone WT-04 im Winter, danach Dunlop D 8 – hohe Laufzeiten (rund 35 000 km), sofern, wegen des auffällig starken Abriebs an den Antriebsrädern, rechtzeitig von hinten nach vorne gewechselt wurde. Dreimal mußten die Scheibenbremsbeläge vorne erneuert werden, einmal hinten, was in Anbetracht der hohen Fahrleistungen in Ordnung geht. Die Bremsscheiben blieben bis zum Schluß intakt, die Kosten für einen Rundum-Belagwechsel sind mit rund 250 Mark hoch. Ohnehin zeigt die Endabrechnung einen Wert von 4,2 Pfennig pro Kilometer bei den Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen. Auch das ist nicht wenig; ein Mercedes 190 E lag in diesem Posten bei 3,5 Pfennig, der Golf GTI 16 V bei nur 1,6 Pfennig. Der Wertverlust hielt sich in Grenzen; 23 450 Mark betrug der Schätzpreis (Neuwert 41 800 Mark) nach Dauertest-Ende – so weit, so gut.

Was zeigt das RX-7-Resü-
..ee nach über einjährigem
..usammenleben? Zunächst
..d vor allem, daß es kein
..nteuer ist, dieses Wan-
..to zu fahren. Zwei-
.. die systembeding-
..lben-Schwächen
.. ..r Entwick-
in Form
hohem
..h

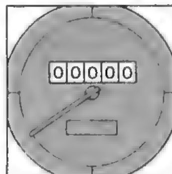
Kosten über 80 000 Kilometer



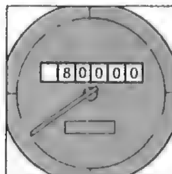
Reparaturen:
DM 930,99



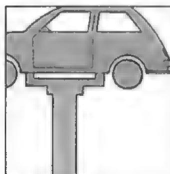
Neupreis:
DM 41 800,–



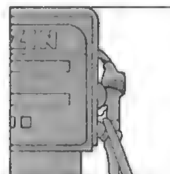
Schätzpreis:
DM 23 450,–



Wartung:
DM 2451,96



Kraftstoffverbrauch:
12 160 Liter
DM 10 931,84



Preise und Unterhaltskosten

Neupreis und Schätzpreis		
Mazda RX-7 (Testwagenpreis am 1.7.1986)[1]		DM 41 800,–
Mazda RX-7 (Testwagenpreis am 1.9.1987)[1]		DM 41 800,–
Mazda RX-7 nach 80 000 km (Schätzpreis)[1] [2]		DM 23 450,–
Festkosten pro Jahr		
Kraftfahrzeugsteuer		DM 198,–
Haftpflicht-Versicherung[3]		DM 1 305,–
Teilkasko-Versicherung[4]		DM 401,–
Vollkasko-Versicherung[5]		DM 3 987,–
Betriebskosten (Dauertestwagen über 80 000 km)		
Kraftstoffbedarf	12 160 Liter	DM 10 931,84
Ölnachfüllmenge	43,0 Liter	DM 539,22
Ölwechselmenge	42 Liter	DM 698,04
Reifenbedarf	1 Satz Reifen (Bridgestone Potenza RE 71, 205/60 VR 15)	Erstausrüstung
	1 Satz Reifen (Bridgestone WT-04 M+S, 185/65 R 15 87T), Restprofiltiefe: v 2,5mm/h 2,5 mm	DM 791,68[6]
	1 Satz Reifen (Dunlop D 8, 205/60 VR 15), Restprofiltiefe: v 4,0 mm/h 3,0 mm	DM 796,40[6]
Reparaturen		DM 930,99
..rtung (o. Öl)		DM 2 451,96
..kosten		DM 17 140,13 = 21,4 Pf/km
..ten ..in, Öl und Reifen		DM 3 382,95 = 4,2 Pf/km

.. Fensterheber, elektrisches Schiebedach, Sportsitze
..bar, Einstiegsbeleuchtung, Türtaschen vorn,
[2] = Händlerverkaufswert; [3] = Schadenfrei-
Tarif RS 2, Deckungssumme zwei Mil-
..beteiligung); [5] = Typklasse 34,
..ie), Selbstbeteiligung 650

Trotz günstigem Anschaffungspreis und geringem Wertverlust ist das Fahren mit dem Mazda RX-7 kein billiges Vergnügen. Denn Wartungs- und Ersatzteilkosten liegen auf hohem Niveau.

„Kein einziger Ausfall“

Lesererfahrungen mit dem Mazda RX-7.

Mehr als sechs Jahre bewegte ich mit steter Begeisterung das Ur-Modell des Mazda RX-7, das mit 105 Pferdestärken. Fazit: kein einziger Ausfall, immer ein regelrechter Blickfang, für einen Sportwagen günstige Unterhaltskosten (Steuer und Werkstatt) – bis auf den unzeitgemäßen Verbrauch, Rost war gar kein Thema, der Wiederverkauf problemlos und lukrativ.
Seit dem 13. April 1987 bin ich nun stolzer Besitzer der aktuellen unaufgeladenen Ausgabe mit S-Paket. Auch dieser RX-7 läßt in puncto Alltagstauglichkeit sowie Zuverlässigkeit keinerlei Wünsche offen. Bis auf den Verbrauch. Dieser pendelt, bei häufiger Kurzstrecke, zwischen 14 und 18 Litern. Werte um elf Liter wurden aber auch schon registriert. Meine Werkstatt verhält sich bis dato, sofern überhaupt beansprucht, freundlich und hilfsbereit. Kritik am Fahrzeug selbst verdienen höchstens die häufiger rupfende Kupplung und das laute Reifenabrollgeräusch.

Bernd Reichert,
8264 Waldkraiburg

Gefahrene km: 5000. Verbrauch: 12,6 bis 15,8 Liter. Fahrleistungen: gut. Zuverlässigkeit: sehr gut. Werkstatt-Service: gut. Alltagstauglichkeit: Im Schnee mit Sommerreifen gefahren, gerade noch erträglich, sonst gut. Das Fahrzeug bereitet viel Freude, trotz etwas höheren Verbrauchs zum Vormodell.
Kritikpunkte: Die Aluräder nach zwei Wochen schon durch Salz korrodiert,


MEN'S CLASSIC
STIL IST DAS MASS ALLER DINGE


MEN'S CLASSIC
AFTER SHAVE
EAU DE TOILETTE
Schenk-Service '87
Eau de Toilette, Eau de Toilette-Aerosol Spray, After Shave, After Shave Balsam, Pre Shave, Rasiercreme, Rasierschaum, Körperlotion, Luxus-Seife, Duschgel, Deo-Spray, Deo-Stick.


4711
Immer ein gutes Zeichen

Dauertest Mazda RX-7

Aschenbecher unmöglich plaziert und zu klein, überzogener Preis im Vergleich zum Vormodell.
Pluspunkte: Wankelmotor (leider kein Audi/NSU), sehr gutes Fahrverhalten im Vergleich zum Vorgänger und dank geringer Zulassung in der BRD ein Exote im Gegensatz zu seinem Konkurrenten (Porsche?).

Manfred Kritten, 5500 Trier-Ruwer

Mein Erfahrungsbericht über meinen Mazda RX-7, Erstzulassung 11. 03. 82, 115 PS, damals neu gekauft, derzeitiger km-Stand etwa 54 000, lautet folgendermaßen:
Bis zum heutigen Tage kein einziger außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt, der auf technische Mängel zurückzuführen wäre. Außer den Inspektionskosten, die alle 10 000 km anfallen, im Durchschnitt etwa 250 Mark, sind bisher folgende Kosten entstanden: Bei km-Stand 40 000 vier neue Reifen, Fulda Y 2000, inklusive Montage und Auswuchten 591 Mark, und ebenfalls bei km-Stand 40 000 eine neue Batterie für rund 100 Mark. Das war's.
Leider kann ich solch Positives nicht über meine Mazda-Vertragswerkstatt in Minden berichten. Sei es eine 30 km lange Spritztour, die sich ein Mitarbeiter nach einer Inspektion erlaubte, seien es widerrechtlich angebrachte Werbeaufkleber des Autohauses, schmierige Fingerabdrücke am Lenkrad oder an der frisch gewaschenen Karosserie oder daß eine defekte Bremslichtbirne fehlerhaft ausgetauscht wird, wodurch die gesamte Bordelektrik außer Gefecht gerät und ich hierfür exakt 184,57 Mark bezahlt habe.
Auch eine Roststelle in der Regenrinne an der rückwärtigen Heckklappe sollte lakkiert werden. Diese Arbeit wurde mir mit 92,29 Mark berechnet. Wenige Wochen später rostete die gleiche Stelle erneut. Auf meine Reklamation eröffnete man mir, daß die entsprechende Regenrinne nicht fachgerecht lackiert, sondern lediglich mit Lack aus einer Sprühdose besprüht wurde.
Fazit: Auto sehr gut, Werkstatt sehr schlecht. Mein nächstes Auto wird deshalb ein Audi 90.

Karl-Werner Cordes, 4950 Minden

Der RX-7 hat in Deutschland eine kleine, aber treue Fan-Gemeinde. Das Echo der Leserbefragung war überwiegend positiv.

Heutiger km-Stand: 36 000.
Störungen: bei km-Stand 17 000 rupfende Kupplung, neue Kupplung eingebaut. Bei km-Stand 30 000 leuchtet Warnleuchte für Kühlmittelstand auf und lästiger Hupton. Kupplung rupft wieder. Bei hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnquerfugen Klappergeräusche an Vorder- und Hinterachse.
Nach sechs Werkstattaufenthalten inklusive Vorfahrt bei Mazda in Leverkusen konnte der Fehler nicht gefunden werden. Entlüftet wurde das Kühlsystem, Kühlerverschluß erneuert, Kühlerdichtungsmittel eingefüllt. Stand heute bei km 36 000: Luft im Kühlsystem, das heißt einmal pro Tag in Eigenleistung das Kühlsystem entlüften.
Letzte Vorfahrt in der Werkstatt am 20. 03. 87: Es soll ein neuer Motor eingebaut werden. Motor in Leverkusen nicht am Lager. Also vorerst weiterhin täglich Ärger mit dem RX-7.

Friedhelm Hommer, 4300 Essen

Mein erster RX-7 endete leider durch Totalschaden infolge eines Wildunfalls. Der Motor war zu diesem Zeitpunkt noch völlig gesund.
Alltagstauglichkeit: keine Einschränkungen. Sehr guter Kaltstart, gutes Kaltlaufverhalten. Heizung mittelmäßig. Unangenehm der Geruch der Abgase, insbesondere bei kaltem Motor, Auspuff-Knallen (aber beim neuen Modell besser).
Zuverlässigkeit: konkurrenzlos. Beide Wagen waren nur zum Kundendienst alle 10 000 km in der Werkstatt (Kosten zwischen 150 und 280 Mark; der Motor hat keine Ventile). Lediglich der Auspuff mußte nach vier Jahren ersetzt werden.
Fahrleistungen: Der Wagen von 1984 ist in der Leistung merklich besser als der 79er. Er läuft auf der Autobahn bis zum Anschlag der Tachonadel, wobei allerdings die Kühlwassertemperatur ansteigt. Die Motorleistung unter 3500/min läßt bekanntlich zu wünschen übrig. Dafür ist sie dann im Drehzahlbereich oberhalb 5000/min sehr erfreulich.
Verbrauch: vergleichsweise hoch. Es ist allerdings zu berücksichtigen, daß bleifreies Normalbenzin getankt wird und daß die Steuer lediglich 176 Mark pro Jahr beträgt.
Werkstatt-Service: Ich habe nur Erfahrungen mit der Werkstatt, in der ich die beiden Wagen neu gekauft habe (Raber, 7504 Weingarten). Es gab nie Qualitätsprobleme. Die Preise liegen etwa um den Faktor drei niedriger als bei meinem BMW.

Dr. E. Wechselberger, 7315 Stutensee-Staffort

Zu Ihrem Dauertest des Mazda RX-7 möchte ich meine durchaus positiven Erfahrungen mit zwei Modellen der Baujahre 1980 und 1984 mit 120 000 gefahrenen Kilometern beitragen. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich zwar noch um „alte" Modelle, doch sind die meisten Kriterien durchaus auf den von Ihnen gefahrenen Wagen zu übertragen.
Dem Fahrzeug, insbesondere dem Wankelmotor, kann eine uneingeschränkte Alltagstauglichkeit bescheinigt werden. Es gab nur Startprobleme bei heißgefahrenem Motor; außerdem bei beiden Wagen ein deutlich hörbares Getriebesingen im ersten und zweiten Gang (Synthetiköl brachte nur geringe Besserung) in Verbindung mit einer zeitweise schwergängigen Schaltung und einer gelegentlich rupfenden Kupplung. Die Verarbeitung ist bis auf einige knisternde Geräusche der Innenverkleidung gut. Liegengeblieben bin ich nie.
Ärgerlicher, jedoch nicht ganz zu beheben, da eine prinzipbedingte Schwäche des Kreiskolbenmotors, ist das Ruckeln des Motors im Schiebebetrieb bei niedrigen Drehzahlen. Die Fahrleistungen sind in Relation von Fahrzeuggewicht und Motorleistung als sehr gut zu bezeichnen. Der Motor ist bei niedriger Drehzahl relativ durchzugsschwach. Das führt dazu, daß der fünfte Gang erst oberhalb 3000/min zu gebrauchen ist. Der Benzinverbrauch liegt bei durchaus nicht langsamer Fahrweise zwischen zwölf und 13 Liter. Der Ölverbrauch ist auch kein Thema mehr: Mehr als 0,5 Liter auf 1000 km habe ich nie nachfüllen müssen. Wie man bei normaler, dem Verkehr angepaßter Fahrweise mehr als 16 Liter verbrauchen kann, ist mir ein Rätsel.
Der Werkstattservice ist recht zufriedenstellend, wobei zu bemerken ist, daß die Werkstatt mit meinen Fahrzeugen auch nie ernsthaft geprüft wurde. Zu den Inspektionen muß noch bemerkt werden, daß sich deren Kosten mit rund 250 Mark in Grenzen halten.

N.N., 4782 Erwitte



Was die besondere Qualität einer Hirschmann-Automatic-Antenne ausmacht:

Korrosionsbeständiges, besonders stabiles und rüttelfestes Teleskop.

Für jede Hirschmann-Automatic-Antenne gibt es ein Tauschteleskop, das ruck-zuck und ohne Ausbau der ganzen Antenne ausgewechselt werden kann.

Zuverlässige Isolierung und sicherer Massekontakt am Befestigungskopf.

Wichtig für erstklassigen Empfang: der Präzisions-Führungsstutzen. Dicht gegen Regen, Schmutz- und Waschwasser. Präzise Teleskopführung und störungsfreier Gleitkontakt.

Qualitäts-HF-Kabel mit dichtem Abschirmgeflecht. Schützt vor Störungen z. B. durch Zündung, Scheibenwischer oder Lüftermotoren.

Starker, robuster Motor mit konstanthoher Schubkraft am Teleskop.

Verzahnter Antriebsdraht für sicheres Aus- und Einfahren.

Motorgehäuse aus glasfaserverstärktem Polyamid – dicht, leicht, unempfindlich und extrem stabil.

Ausführliche Einbauangaben und präzise Einbaumaße für praktisch alle gängigen Fahrzeugtypen.

60 Millionen Hirschmann-Autoantennen – eine Garantie ohnegleichen.

Coupon

Bitte übersenden Sie mir Ihren Übersichtsprospekt „Das große Hirschmann-Automatic-Antennen-Programm für Autoradio und Sprechfunk (DS 101) mit Übersichtstabelle „Welche Antenne für welchen Wagen?"

Name

Straße

PLZ/Ort

Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
Postfach 110
7300 Esslingen/Neckar

FASZINATION INTELLIGENTER TECHNIK

**DIE ZUKUNFT HAT BEGONNEN:
NIE MEHR UNSCHARFE BILDER.
NIE MEHR FALSCH BELICHTETE BILDER.
NOTE 1 IM TEST DER SUPERLATIVE*)
FÜR DIE YASHICA 230-AF.
NEBEN UNSEREM SPITZENMODELL 230-AF
DIE BESONDERS PREISWERTE ALTERNATIVE:
DIE YASHICA 200-AF.**



Die vielgerühmte 230-AF mit fototechnischen Bestleistungen im Vergleich aller Autofocus-Spiegelreflexcameras:

3 x Autofocus (inkl. AF-Falle). 3 x Belichtungsprogramm mit automatischem/manuellem Shift. Auto-Korrektur bei Zeit/Blendenautomatik. Integral/Spotmessung. Auto-Spot bei Gegenlicht. Auto-Integral bei Spot-Meßgrenze. Spot und Meßwertspeicher praxisgerecht kombiniert. TTL-Blitzkontrolle. Blitz-Blendenautomatik. Integrierter Miniblitz abnehmbar (im Lieferumfang). AF-Konverter für konventionelle Objektive. Und vieles mehr, was für eine Spitzencamera obligatorisch ist.

*) Normtest Colorfoto 9/87: Von 10 aktuellen AF-SLR erhielten nur drei Cameras die Note 1.

Die neue 200-AF – viel weniger Geld für ein bißchen weniger an Technik:

Mit wenigen Ausnahmen treffen die wichtigsten Daten der 230-AF auch auf die 200-AF zu. Für beide Modelle sind fünf AF-Objektive sofort, fünf weitere in Kürze lieferbar. Für beide gibt es ein Data Back und einen leistungsstarken AF-Blitz.

YASHICA

Von den Vorzügen dieser Cameras wird Sie Ihr Fotofachhändler gern überzeugen.

YASHICA Kyocera GmbH, Eiffestraße 76, D-2000 Hamburg 26
YASHICA Handelsges. mbH, Rustenschacherallee 38, A-1020 Wien
YASHICA AG, Zürcherstrasse 73, CH-8800 Thalwil

Es muß nicht immer Walk Nappa sein

Eckhard Eybl über seine Erfahrungen mit dem Skoda 105 LS.





Fotos: H.D. Seufert

Leben ohne High Tech und Cockpit-Atmosphäre: Der Benzinzeiger legt sich mit in die Kurve

Schon das erste Anlassen amortisiert die Investition. Mit 8390 Mark liegt der Skoda 105 LS ziemlich genau zwischen zwei praktischen Extras der BMW Siebener-Preisliste, der „Volleder Walk Nappa"-Ausstattung um 7500 Mark und dem „Volleder Naturleder Buffalo" für 9400 Mark. Beide Tiere, das Walk Nappa und der Buffalo, sind aber im Gegensatz zum Skoda unmotorisiert, ja unbeweglich.

Dabei ist der 105 LS nicht mal der billigste seines Stammes, der Skoda 105 L ohne Tageskilometerzähler, ohne zwei Aschenbecher hinten und ohne Haltergriffe für Beifahrer und Fondpassagiere rutscht mit 7890 Mark noch deutlicher in Richtung Walk Nappa.

Die Wechselkurse zwischen Walk Nappa, Buffalo und 105 LS schwanken natürlich je nach Börse, und sicher wird man in Mlada Boleslav, 50 Kilometer östlich von Prag, und am Nördlichen Polarkreis mehr Felle fürs Auto bekommen als bei einer BMW-Niederlassung.

Der Chokehebel ist tatsächlich dort, wo man ihn bei einem ausgewachsenen Heckmotor-Automobil auch erwartet, zwischen den Vordersitzen am Wagenboden, von der Handbremse einfach durch eine rote Plastikschutzkappe zu unterscheiden. Mit Choke springt der Motor immer so unmittelbar an wie ein Werktätiger in der Frühschicht, die Getriebezahnräder des ersten Ganges flutschen ohne Kraftaufwand ineinander, und all das nimmt die Scheu vor dem Unbekannten aus Jungbunzlau.

Der Wagen läuft, vorausgesetzt man hat eingekuppelt, und entkräftet quasi im Anfahren noch jene Skepsis, die günstige Angebote oft wie billiges Parfüm umhüllt. Mit der ersten blauen Wolke, die wie die östliche Morgendämmerung aus dem Auspuff kräuselt, verliert sich auch der Preis des Skoda im Rückspiegel. Er könnte in seiner vierstelligen Schlankheit ja zur relativitätstheoretischen Dauerbelastung werden, etwa so: Eigentlich ist die Beschleunigung von null auf 100 km/h in 26,8 Sekunden eher bescheiden, aber durch den Preisfaktor, multipliziert mit dem durchschnittlichen Testverbrauch von 8,6 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer und dividiert durch den Wertverlust ergibt sich ein relativ besserer Wert.

Und der Erlebniswert jeder einzelnen Beschleunigungssekunde verwandelt die Geschwindigkeit am Ende der Tachonadel ohnehin in einen lautstarken Abenteuerroman. Bei 100 km/h wirft der wassergekühlte Vierzylindermotor bereits 78 scheppernde dB(A) in die Runde.

Die Antriebseinheit von längs versetzt eingebautem Heckmotor und pendelnder Hin-

terachse hat die untersteuernde Mode des letzten Jahrzehnts unbeschadet überstanden. Bei Lastwechsel in Kurven eröffnet das hintere Räderpaar eine Art eigene Spur, etwas außerhalb des üblichen Radius. Der Powerslide entsteht dann weniger durch die Power von 45 PS bei 4800/min, als vielmehr durch die Gewichtsverteilung von 39:61 Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse. Bei einem Leergewicht von 898 Kilogramm stürmen also wenigstens 548 kg hinten nach außen.

Man fühlt sich im Ferrari ja gerne wie Don Johnson, im Aston Martin wie Prinz Charles, im Porsche 959 wie Herbert von Karajan und im Golf wie Bernhard Langer – wirkt also auch im Skoda eine Magie, vielleicht jene von Jungbunzlau?

Ich weiß es nicht. Ich bin der einzige Skoda-Pilot in meinem Bekanntenkreis, und auch während des Tests schob sich kein Markenkollege in meinen 105 LS-Horizont. Die Neuzulassungen von Skoda sind in Deutschland kontinuierlich gestiegen, von 1330 Stück 1982 auf 3320 im vergangenen Jahr, aber wenn's wirklich drauf ankommt, machen wohl alle Skodafahrer einen Haken.

Warum also fahre ich Skoda, phonetisch korrekt Schkoda ausgesprochen? Weil es in meinem Vertrag steht. Aber am dritten Tag hätte mich nur noch ein Angebot aus der gehobenen Mittelklasse, mit Schiebedach, Klimaanlage, Autotelefon und hauptsächlich schwerer Velourspolsterung zum Umsteigen verleitet.

Die Scheiben des Skoda stehen steil und schützten gut vor der Hitze der Alten Weiber am Ende des Sommers, dafür





Der Kofferraumdeckel öffnet so, daß nur der Beifahrer für Be- und Entladung zuständig ist. Hinten ist genügend Platz für Modellpflege in Richtung Achtzylinder

Fotos: H.D. Seufert

quetschte ein Sitzbezug aus 33 Prozent Acryl, 47 Prozent Polyester und 70 Prozent Nylon auch den letzten Schweißtropfen als heftige Brandungswelle aus dem Rücken. Auch die Fahrleistungen haben mich nicht richtig verwöhnt. 138 km/h Spitze bei 5150/min im vierten Gang klingen besser als die Wirklichkeit ohne Drehzahlmesser.

Ideale Schaltdrehzahl ist trotzdem immer knapp vor dem roten Bereich der Ohren. Die Übersetzungen passen aber nur bis etwa 80 km/h im dritten Gang. Der vierte Gang schließt erst dann ideal an, wenn bereits beide Ohren dunkelrot sind. Der vierte Gang lebt hauptsächlich von Gefälle oder Ebene; Steigungen sind seine natürlichen Feinde. Dies stört den Skoda-Fahrer nicht, auch nicht den Vertragspiloten auf Zeit. Störend sind nur jene Busse und Lastkraftwagen, die übermütig werden, weil ihnen der Skoda einen derart idealen Windschatten bietet. Leichte Steigung, dritter Gang, aber voll, und einen teuflisch grinsenden Kühlergrill über dem Heckspoiler im Rückspiegel.

Im sozialen Gefüge des Verkehrs, im freundschaftlichen Miteinander toleranter Straßenkameraden ist ein Skoda einfach nicht vorgesehen. Seit auto motor und sport Heft 20 Seite 52 weiß man, daß einem hinter dem Volant eines Lada Nova durchaus der Chefredakteur der „Motor Revue" begegnen kann. Es gibt auch in der Tschechoslowakei eine Motor Revue, Chefredakteur Jiri Hajek wird Skoda fahren, wahrscheinlich aber doch ein gehobenes 130 G Coupé.

Die Chauffeusen der weißen Golf-Cabrios, sonst jedem Pink-Manta hinterherhimmelnd, sehen durch den corallenroten Skoda und seinen corallenroten Fahrer hindurch. Auch die Radargeräte reagieren nicht. So muß der Skoda-Fahrer keine Rolle mehr spielen, nicht vor sich, nicht vor anderen. Er kann im Sitz lümmeln und das Lenkrad statt „zehn vor zwei" auch „halb zwölf" halten, er kann nasebohren oder singen und sogar in Ruhe autotelefonieren.

Die Skoda-Preisliste hat keinen Anhang für Extras und Aufpreise. Front- und Heckspoiler sind bei allen fünf Modellen serienmäßig, das Coupé hat Alufelgen. Ein einziges Extra hätten sie und wir uns aber verdient: bessere Sitzbezüge, es muß ja nicht immer Walk Nappa sein.



MITGLIEDER DES ANDRÉ CITROËN-CLUBS EMPFEHLEN JOHNSON.

DER WINTER WIRD HART, AUTOGARAGE IST HÄRTER.



Den acrylharten Langzeitschutz von Johnson AutoGarage gibt es für neuwertige Lacke, matte Lacke und Metallic-Lacke.

Es gibt Klassiker, die zur Legende werden wie der als Gangsterlimousine bekannte 15 CV. Und es gibt Klassiker, die noch heute zur Avantgarde zählen. Zum Beispiel der Citroën DS 21, der auf unseren Straßen noch immer Bewunderung hervorruft. Während viele andere Autos noch für kräftigen Wirbel sorgten, erreichte er mit seinem aerodynamischen Flugprofil den für damalige Verhältnisse revolutionären c_W-Wert von 0,33 und leistete der Luft erstaunlich wenig Widerstand.

Für die Widerstandsfähigkeit des Lacks nehmen Mit-



glieder des André Citroën-Clubs Johnson AutoGarage. „Das Beste, was Johnson dem Lack zu bieten hat", meint Ulf Petermann.

Rechtzeitig vor dem Winter trägt er AutoGarage auf den Lack seines DS 21 auf und poliert gründlich nach. Eine harte, hochglänzende Acrylschicht schützt dann den Lack vor der Witterung, vor Streusalz, Ruß und Abgasen.

Johnson AutoGarage bringt Autolack glänzend durch den Winter. Die Fahrzeuge der Club-Mitglieder sind der beste Beweis.

Unter Brüdern

Doppeltest
Fiat Panda 750 L gegen Seat Marbella L

Zwei 34 PS-Panda-Versionen für weniger als 10 000 Mark.

Als die Seat SA noch ausschließlicher Lizenznehmer von Fiat war, gab es nur einen Panda, der gleichzeitig in Spanien und Italien vom Band rollte. Nach der Trennung von Fiat und dem Übertritt von Seat ins VW-Lager konkurrieren in der deutschen Kleinwagenszene jetzt zwei unterschiedliche Panda-Versionen.

Die Italiener hielten bei dem Anfang 1986 erfolgten Modellwechsel an der ursprünglichen Panda-Form fest und werteten die „tolle Kiste" (Fiat-Slogan) durch einen moderneren Motor und eine aufwendigere Hinterachse auf. Seat ging den umgekehrten Weg. Man hielt an der alten Panda-Technik fest und spendierte dem Kleinen eine optisch eigenständige, insgesamt gefällig wirkende Karosserie.

Daß die Spanier mit ihrem unter dem Namen Marbella vertriebenen Kleinwagen deutlich unter der 10 000 Mark-Grenze blieben, brachte Fiat in Zugzwang. Der ursprüngliche Preis von 10 520 Mark für den Panda 750 L verschlechterte die Chancen so sehr, daß man sich genötigt sah, mit immer neuen Sondermodellen – auf den Panda Pop folgt gerade der Panda Plus – konkurrenzfähig zu bleiben. Aktueller Ausdruck der Preisangleichung: Die Spanier stellen für den Marbella 9245 Mark in Rechnung, der Panda 750 L Plus kostet 9990 Mark.

Im höheren Anschaffungspreis des Original-Panda aus Italien sind allerdings verschiedene Ausstattungsdetails (Heckscheibenwischer, elektrische Scheibenwaschanlage, zweistufiges Gebläse, Beifahrerhaltegriff vorn, Haltegriffe hinten) enthalten, die beim Marbella fehlen.

Damit sind die Unterschiede zwischen den beiden Kleinwagen aber keineswegs erschöpft. Während im Marbella der altbekannte Fiat-Vierzylinder mit 843 Kubikzentimeter Hubraum weiterlebt, sitzt unter der Haube des Panda ein völlig neu konzipierter Motor mit 769 Kubikzentimeter Hubraum, der aus der sogenannten Fire-Familie stammt und der aufgrund seiner modernen Konstruktion – er hat 30 Prozent weniger Einzelteile als der alte Vierzylinder – als besonders verschleißarm und wartungsfreundlich gelten kann.

Da leistungsmäßig zwischen beiden Triebwerken kein Unterschied besteht – beide Aggregate rangieren mit ihren 34 Pferdestärken in einer versicherungstechnisch günstigen Klasse – liegen die Fahrwerte praktisch auf einer Höhe (siehe Tabelle auf Seite 118). Im direkten Vergleich zeigt der Panda-Motor aber, daß er etwas kultivierter und vibrationsarmer zu Werk geht. Obwohl er keineswegs zu den Leisen im Lande zählt, neigt er im oberen Drehzahlbereich etwas weniger zur Lautstärke als sein Vorgänger und jetziger Konkurrent, der aber hinsichtlich Drehfreudigkeit ebenfalls keine Wünsche offenläßt.

Im Fahrbetrieb lassen beide keinen Zweifel daran, daß man mit ihnen am besten in der Stadt oder im Kurzstreckenbetrieb aufgehoben ist. Autobahnfahren ist dagegen nicht die reine Freude – bei Tempo 120 im vierten Gang stört auf Dauer das bei beiden Motoren zu hohe Geräuschniveau.





Fotos: H.D. Seufert

Die minimale Motorisierung sorgt dagegen für einen relativ niedrigen Kraftstoffverbrauch. Beide Motoren konsumierten im Testbetrieb pro 100 Kilometer durchschnittlich knapp sieben Liter. Beim einen (Seat Marbella) darf es Normal bleifrei sein, beim anderen (Panda 750) Super bleifrei.

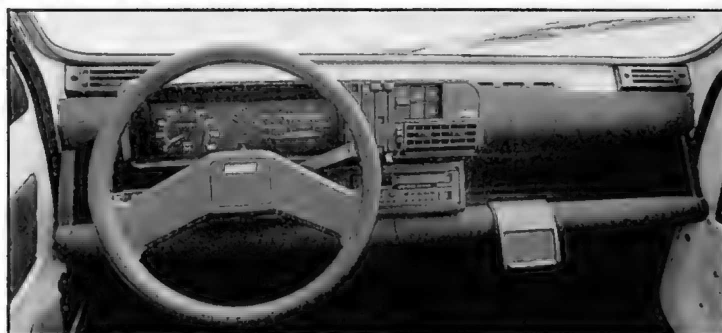
Der Fortschritt zeigt sich an anderer Stelle, denn nur der Panda ist temporär von der Steuer befreit, sein Fire-Motor rangiert in der Klasse „bedingt schadstoffarm Stufe C“. Wer also 1987 kauft, fährt die nächsten 31 Monate steuerfrei. Der Seat indessen ist steuerpflichtig. Marbella-Interessenten, die ebenfalls keine Zahlungen an den Fiskus leisten wollen, können sich nachträglich einen Katalysator zum Aufpreis zwischen 550 und 600 Mark in einer Seat-Werkstatt einbauen lassen. Eine Investition freilich, die sich rein wirtschaftlich betrachtet nicht auszahlt.

Daß der Panda 750 insgesamt mit dem besseren Fahrkomfort aufwartet, daran ist neben dem fortschrittlichen Fire-Motor die

Der größte Unterschied steckt unter der Motorhaube: Im italienischen Panda (links) kommt der neuentwickelte Fire-Motor mit 769 Kubikzentimeter Hubraum zum Einsatz, im spanischen Marbella sorgt der ehemalige Fiat-Vierzylinder mit 843 Kubikzentimeter für Vorschub



Das Armaturenbrett des Panda (oben) ist übersichtlicher und zeichnet sich durch eine bessere Funktionalität aus





Individuelles Bausparen mit dem Wüstenrot-Rendite-Programm.

Wer am Platz spart, spart am falschen Platz.



Das Glück läßt sich zwar nicht in Quadratmetern messen. Aber unser Leben braucht Freiräume. Drinnen wie draußen. Besonders wenn Sie es mit den Augen Ihrer Kinder sehen. Im eigenen Garten z.B. gibt es eine Welt zu entdecken, wo sie so frei und ungezwungen sein können wie die Schmetterlinge. Mit dem Wüstenrot-Rendite-Programm kommen Sie weiter. Gleich oder bald. Es ist genauso individuell wie rentierlich. Zu jedem Zeitpunkt haben Sie freie Hand und können unter vielen Extras wählen. Wenn es darauf ankommt, sogar rückwirkend. Fragen Sie Ihren Wüstenrot-Berater. Er weiß Bescheid.

wüstenrot

Zum Glück berät Sie Wüstenrot.



Fiat Panda 750 L gegen Seat Marbella L

verbesserte Federung beteiligt. Im Gegensatz zum Seat Marbella L, bei dem eine Starrachse mit Längsblattfedern Verwendung findet, sorgt beim neuen Fiat Panda 750 die vom Lancia Y 10 übernommene sogenannte Omega-Hinterachse dafür, daß Fahrbahnunebenheiten in etwas gemilderter Form bis in den Innenraum durchdringen.

Auf Querfugen zeigt sich aber, daß auch im neuen Panda prinzipiell eine starre Hinterachse sitzt. Die mit Schraubenfedern kombinierte Omega-Achse, die sich über ein in Wagenmitte angeordnetes Lager sowie zwei Längslenker an der Karosserie abstützt, kann nicht verhindern, daß der Aufbau auf kurzen Wellen ähnlich wie beim Marbella unangenehme Vertikalbewegungen vollführt.

Unterschiede gibt es auch im Sitzkomfort. Im Panda 750 sorgen an Campingstühle erinnernde Sitzgelegenheiten dafür, daß man sich längere Reisen kaum vorstellen kann. Ganz anders im Seat mit seinen aufwendigeren Sitzen: Hier sitzt man wie in einem richtigen Auto – Position, Komfort und Seitenhalt sind entschieden besser als im Panda.

Um die Funktionalität ist es ansonsten im Panda besser bestellt. Die Hebel und Drucktasten für die wichtigsten Bedienfunktionen sind griffgünstig in Lenkradnähe plaziert, und die übersichtlichen, klar gezeichneten Instrumente lassen sich exakt ablesen. Dagegen ist beim Marbella beispielsweise die Sicht auf die hinter dem Zweispeichen-Lenkrad im Armaturenbrett angeordneten, nur umständlich zu erreichenden Schalter eingeschränkt.

Primär sind es aber wirtschaftliche Aspekte, die in dieser Kategorie den Kaufentscheid maßgeblich beeinflussen. Der Panda à la Fiat hat auch hier die Nase knapp vorn. Er ist zwar etwas teurer, aber er kann neben der kompletteren Ausstattung und der Steuerbefreiung den erfahrungsgemäß niedrigeren Wertverlust und das erheblich dichtere Werkstattnetz ins Feld führen: 1200 Fiat-Händlern stehen in Deutschland derzeit insgesamt 360 Seat-Händler gegenüber.

Klaus Wießmann

Technische Daten und Fahrleistungen

Fahrzeugtyp	Fiat Panda 750 L	Seat Marbella L
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4*	R/4
Hubraum cm³	769	843
Bohrung × Hub mm	65,0 × 58,0	65,0 × 63,5
Leistung kW (PS) bei 1/min	25(34) bei 5250	25(34) bei 5400
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	57 bei 3000	56 bei 2800
Verdichtungsverhältnis	9,2:1	7,8:1
Gemischaufbereitung	Fallstrom-vergaser	Fallstrom-vergaser
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Vierganggetriebe	
Vorderradaufhängung	Einzelrad mit Querlenkern, McPherson-Federbeine	
Hinterradaufhängung	Starrachse mit Schraubenfedern	Starrachse mit Längsblattfedern
Bremsen vorne / hinten	Scheiben / Trommel	Scheiben / Trommel
Felgengröße	4 B × 13	4½ B × 13
Reifengröße	135 R 13 S	135 R 13 S
Leergewicht kg	693	695
Zul. Gesamtgewicht kg	1150	1150
Beschleunigung in s		
0– 60 km/h	8,4	8,1
0– 80 km/h	15,4	14,6
0–100 km/h	27,3	25,4
1 km mit stehendem Start	43,2	42,4
Höchstgeschwindigk. km/h	125	130
Elastizität in s		
40–100 km/h (III. Gang)	26,5	24,8
40–100 km/h (IV. Gang)	35,7	37,4
DIN-Verbrauch L/100 km	Super bleifrei	Normal bleifrei
Bei 90 km/h	5,0	4,9
Stadtverkehr	6,2	7,7
Testverbrauch L/100km	6,9	6,8
Innengeräusche dB(A)		
Standgeräusch	50	48
Bei 50 km/h	68	68
Bei 100 km/h	76	79
Preis DM	9990,–	9245,–

* R = Reihenmotor



An Campingstühle erinnern die spartanischen Sitzgelegenheiten des Fiat Panda 750



Die Seat-Sitze sind aufwendiger. Man sitzt im Marbella wie in einem richtigen Auto

Panda 750 L

MARBELLA L

Die Morgenmaschine in die Zukunft.



Der Braun micron® vario 3 universal L mit 3-Stufen-Schersystem. Mit Combi-Schnitt-Rasur, ausfahrbarem Langhaarschneider, platinveredeltem Scherblatt, Ladekontrolle, Kapazitätsanzeige, automatischer Spannungsanpassung, Überladeschutz und two-way-Technik: Für gründliches und hautschonendes Rasieren mit Kabel und bis zu 14 Tagen ohne. Im guten Fachgeschäft als Netz/Akku- und Netzgerät erhältlich. **Good morning future.**

BRAUN

Ökonomie-Class

Öko-Polo mit Zweizylinder-Dieselmotor: sparsam, umweltfreundlich und geräuscharm.

Der Rekord fand in aller Stille statt. Ein VW Polo rollte von Berlin in die Camargue – ganz bedächtig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 Kilometer in der Stunde. Der 42 Liter-Tank war längst nicht leer, als die Rekordfahrt nach 1500 Kilometern beim Airport Marignane ihr Ende fand. Denn verbraucht hatte der Polo pro 100 Kilometer nur 1,7 Liter Diesel.

„So ein Sparrekord paßt eigentlich gar nicht in unsere Zeit. Die niedrigen Benzinpreise haben die Tugend der Sparsamkeit verkommen lassen", findet Bernd Wiedemann, Geschäftsführer der in Berlin aktiven Ingenieurgesellschaft für Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge, die als Triebfeder hinter dem geizigen Volkswagen-Projekt steht. „Wir arbeiten antizyklisch", beschreibt Wiedemann die Logik seines Schaffens. „Aber es gilt heute schon, auf eine Zukunft mit höheren Ölpreisen und ernsterem Umweltbewußtsein vorbereitet zu sein."

Das Forschungsprojekt Polo ist in dreifacher Richtung zukunftweisend:

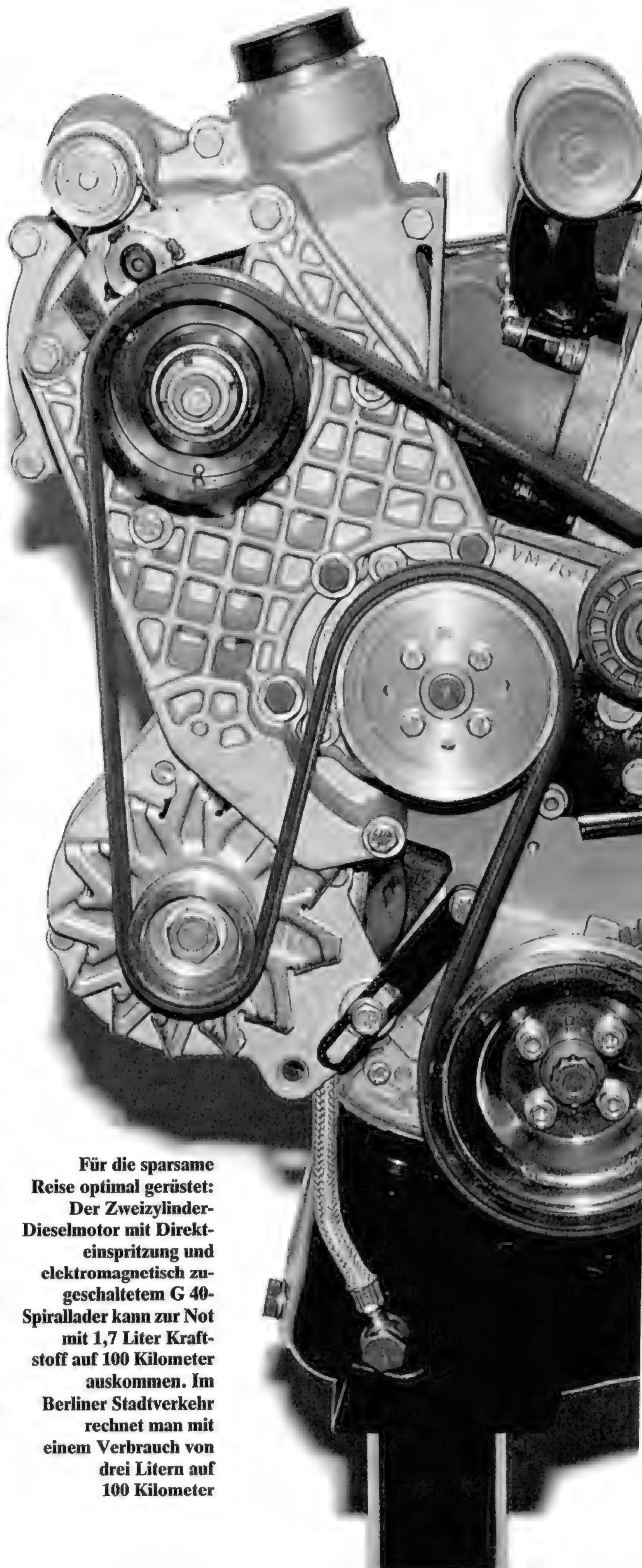
- Es ist sparsamer,
- schadstoffärmer und
- leiser als jedes andere existierende Auto.

Diese Fähigkeiten soll der einsame Rekordjäger nun in größerer Stückzahl unter Beweis stellen. 50 Exemplare werden in der Inselstadt Berlin im Öffentlichen Dienst auf Tour gehen – per Leasingvertrag zwischen dem Berliner Senat und dem Volkswagen-Werk.

„Zu einem kostendeckenden Preis könnten wir die 50 Autos ohnehin nicht verkaufen: Sie wären bei aller Sparsamkeit viel zu teuer", erklärt Wiedemann. Und Projektleiter Jürgen Nietz fügt hinzu: „Außerdem behalten wir die komplexe Technik so unter Kontrolle."

Der Polo selbst ist absolut serienmäßig. Der hohe Preis der Sparsamkeit steckt ausschließlich in der Antriebsmechanik. Am Motor zeigt sich, daß weniger oft mehr kosten kann. Statt ursprünglich vier Zylindern gibt es im Spar-Polo nur noch zwei. Im Prinzip handelt es sich hier um die Hälfte eines Golf-Dieselmotors – abgeleitet von der Baureihe 827. Bohrung (79,5 mm) und Hub (86,4 mm) entsprechen der 1,7 Liter-Version, der exakte Hubraum beträgt 858 cm^3. Die beiden Kolben arbeiten gleichläufig (360 Grad Hubzapfenversatz), das ergibt einen gleichförmigen Zündabstand, aber auch die freien Massenkräfte eines Einzylinders.

Damit der Parallel-Twin den Polo nicht in Stücke rüttelt, bekam er eine Ausgleichswelle. Die ließ sich leicht an Stelle der Nebenwelle installieren, die bei



Für die sparsame Reise optimal gerüstet: Der Zweizylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung und elektromagnetisch zugeschaltetem G 40-Spirallader kann zur Not mit 1,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer auskommen. Im Berliner Stadtverkehr rechnet man mit einem Verbrauch von drei Litern auf 100 Kilometer

der Dieselversion des 827 allein für den Ölpumpantrieb da ist.



Die Ingenieurgesellschaft wählte einen Zweizylinder für die Sparaufgabe, wegen der geringeren inneren Reibung und wegen des höheren thermischen Wirkungsgrades eines kleineren Motors, der auch im Stadtbetrieb nicht im unwirtschaftlichen unteren Teillastbereich bewegt wird.



Nach der Rekordfahrt auf Probefahrt: auto motor und sport fuhr den Öko-Polo in seinem neuen Revier, im Berliner Stadtverkehr – wo bald 50 Öko-Polo zu einem sogenannten Großversuch durchstarten

Recht teuer wurde der Zweizylinder, weil man ihm auf der Versorgungsseite das Beste anschraubte, was Forschung und Entwicklung bei VW zu bieten hatten. Der Dieselkraftstoff wird hier direkt mit erheblich höherem Druck als beim Wirbelkammermotor in die Brennräume gespritzt. Eine Hochdruckpumpe, die Werte zwischen 300 und 800 bar liefert, ist ein beträchtlicher Kostenfaktor. Nicht minder aufwendig: der mechanisch angetriebene G 40-Spirallader, der bei hoher Last elektromagnetisch zugeschaltet wird.



Fotos: Wilhelm

Bei 4000 Umdrehungen pro Minute leistet der Zweizylinder 29 kW oder reichlich 39 PS und liegt damit knapp sechs PS unter der Leistung eines serienmäßigen Polo-Diesel. Beim Drehmoment ist der kleine Kompressormotor leicht im Vorteil (76 Nm bei 2500/min gegenüber 75 Nm bei 2500/min).

Die Aufgaben eines Stadtautos erfüllt der 820 Kilogramm schwere Polo mit seinem Zweizylinder-Motor sehr zufriedenstellend. Er spurtet sehr agil im Verkehrsfluß mit und läßt selbst auf dem begrenzungsfreien Teil der freien Stadt Berlin, auf der Avus, keine Langeweile aufkommen. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 140 km/h. ▷

Öko-Polo

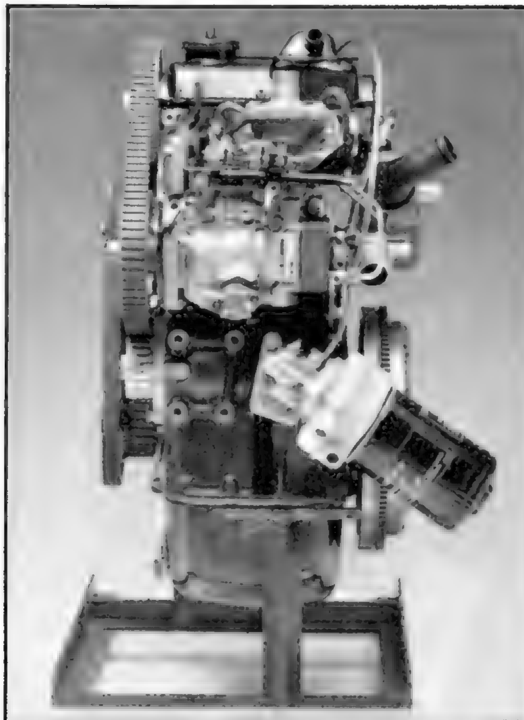
Das alles vollzieht sich mit bemerkenswerter Ruhe. Dank seiner Ausgleichswelle arbeitet der Zweizylinder mustergültig vibrationsarm und besser als manche Vierzylinder aus der Serie. Das nach den Zulassungsbestimmungen ermittelte Fahrgeräusch von nur 71 dB(A) ist keineswegs ein theoretischer Wert. Der Öko-Polo kommt außerordentlich leise daher, und auch sein Innengeräusch hält sich in einem geradezu komfortablen Rahmen. In diese Aufgabe hat die Ingenieurgesellschaft besonders viel Mühe gesteckt. Der Zweizylinder ist rundum abgekapselt. Die Kühlluft wird unterhalb der Stoßstange über eine schallabsorbierende Schikane zum Kühler geführt. Der ursprüngliche Kühlergrill ist ein abgeschlossener Bestandteil der Kapselung. Selbst die Geräusche der inneren Antriebsgelenke werden durch Manschetten abgeschirmt.

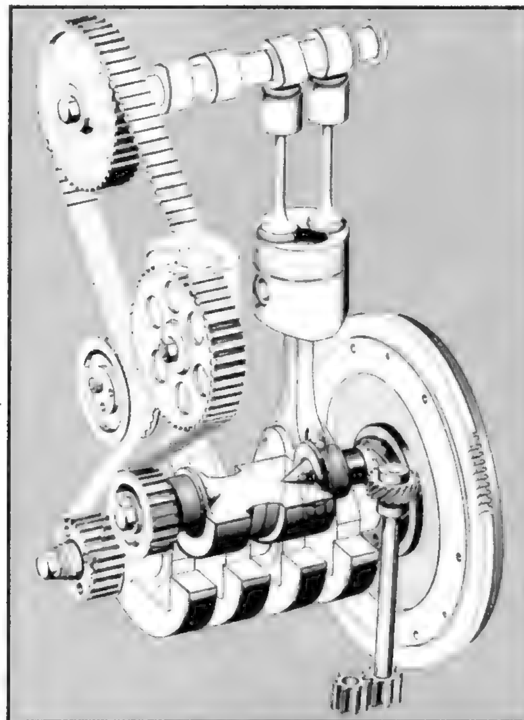
Daß die Abrollgeräusche der Räder gelegentlich lauter sind als der Motor selbst, hängt mit dem sparbeflissenen Antriebsmanagement zusammen, denn das schaltet den Motor grundsätzlich ab, wenn er nicht gebraucht wird.

Die antriebslose Phase der Sparfahrt hat einen eigenen Namen. Die Sparmeister in Berlin und Wolfsburg nennen sie Segeln. Ermöglicht wird das gebührenfreie Fahren mit kinetischer Energie durch eine sogenannte Schwung-Nutz-Automatik (SNA). Es ist die Fortführung der Idee eines Freilaufs mit anderen Mitteln. Die SNA bedient sich einer automatischen Kupplung, die nicht nur beim Schalten geöffnet wird, sondern auch beim Gaswegnehmen automatisch den Kraftschluß unterbricht. Konsequenterweise wird zugleich auch noch der Motor abgeschaltet und bleibt bis zum nächsten Tritt aufs Pedal außer Betrieb.

Die schwungnutzende Segelphase ist etwas gewöhnungsbedürftig – sie vermittelt dem Neuling das Gefühl eines abgerissenen Aufzugs.

Und in Ermangelung einer Motorbremse müssen die Verzögerungsinstrumente häufig in Anspruch genommen werden.





Zweizylinder mit vielen Talenten: Der Dieselmotor läuft sparsam und dank der Ausgleichswelle angenehm vibrationsarm

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Dieselmotor mit Ausgleichswelle vorn quer, mechanisch angetriebener Spirallader (G 40), elektromagnetische Zuschaltung, Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung. Leistung 29 kW (39 PS) bei 4000/min, Hubraum 858 cm³, Bohrung × Hub 79,5 × 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 20,5:1. Maximales Drehmoment 76 Nm bei 2500/min.

Kraftübertragung
Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe mit Schwung-Nutz-Automatik (SNA).

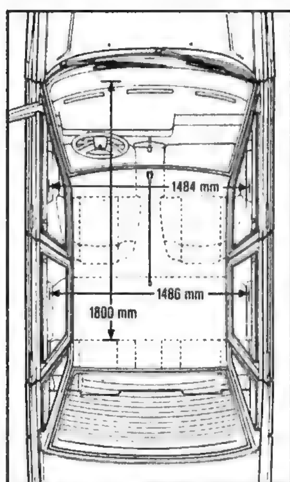
IAV

Die Ingenieurgesellschaft für Aggregatetechnik und Verkehrsfahrzeuge ist ein Institut an der Technischen Universität Berlin. Gesellschafter sind die Firmen Garrett, Du Pont de Nemours, Kolbenschmidt, Siemens, die Studiengesellschaft Nahverkehr (alle mit zehn Prozent) und die Volkswagen AG (mit 50 Prozent des Stammkapitals von vier Millionen Mark). Die Ingenieurgesellschaft (IAV) beschäftigt in Berlin und einem Zweigbetrieb in Gifhorn insgesamt 90 Mitarbeiter. Am Öko-Polo wird seit 1982 gearbeitet. Die Entwicklung kostete bislang sechs Millionen Mark. Weitere zwölf Millionen Mark werden für den Großversuch mit 50 Polo im Berliner Stadtverkehr veranschlagt.

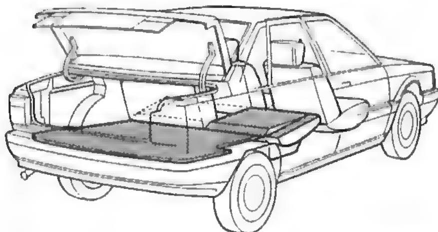
Selbst die grundsätzliche Handhabung des Öko-Polo hält Überraschungen parat. Per Zündschlüssel anlassen funktioniert nur im Leerlauf. Läßt sich der Fahrer mit der Gangwahl zu viel Zeit, stellt der Motor nach zwei Sekunden automatisch die Arbeit ein. Wer nun aber den ersten Gang reindrückt, ohne sich um die Abwesenheit des Kupplungspedals zu kümmern, der darf erstaunt feststellen, daß der Motor automatisch angelassen wird. Der geheimnisvolle Aus-An-Prozeß wiederholt sich bei jedem Gaswegnehmen und bei jedem Stopp. Nur im Ersten und im Rückwärtsgang bleibt der Zweizylinder stets aktiv. ▷

L E B E N S - R A U M

Oder: Warum variabler Innenraum beim Renault 21 mehr Lebensqualität an Bord schafft.



Konsequente Raumausnutzung im Renault 21: konkurrenzlose 1,48 m Innenraumbreite vorn und hinten, 1,80 m Innenraumlänge vom Gaspedal bis zur Rücksitzlehne.



490 Liter Kofferraum, bei asymmetrisch nach vorn geklappten Rücksitzlehnen stufenweise bis zu 840 Liter.



Renault stellt hohe Funktionalität und Ergonomie des Innenraumes bei der Gestaltung von Automobilen in den Mittelpunkt. Durch den intelligenten Einsatz neuer Konstruktions- und Produktionstechniken sowie neuer Materialien hat Renault in den letzten Jahren Automobile mit beispielhafter Ausnutzung des Innenraumes bei kompakten Außenmaßen entwickelt.

Dieses Engagement läßt besonders deutlich die familienfreundliche Stufenheck-Limousine Renault 21 erkennen. Der Innenraum bietet erstaunlich viel Platz und strahlt moderne Wohnlichkeit und Optimismus aus. Rundum fast 3 Quadratmeter Glasfläche machen alles hell und freundlich. Und jeder hat an seinem Platz mehr Freiheit für Ellenbogen, Kopf und Beine als in vergleichbaren Automobilen seiner Klasse. Allein in der Breite bietet der Innenraum des Renault 21 sowohl vorn als auch im Fond konkurrenzlose 148 Zentimeter. Bis zu drei Erwachsene sitzen entspannt im Fond und können außerdem die Beine bequem unter die Einschienen-Vordersitze ausstrecken. Zum überdurchschnittlichen Platzangebot hinter den Vordersitzen trägt auch bei, daß es auf Grund des Frontantriebkonzepts keinen platzraubenden Kardantunnel gibt.

Der Renault 21 hat auch als Stufenheck-Limousine einen variablen und vielseitig nutzbaren Innenraum. Ab GTL-Version klappt man die Rücksitzbank komplett oder im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel um und gewinnt so stufenweise Platz für weitere Zuladung: durchgehend vom Gepäckraum bis in den Innenraum.

In den Kofferraum des Renault 21 paßt das Reisegepäck der ganzen Familie. Er faßt 490 Liter (bei nach vorn geklappten Rücksitzlehnen sogar bis zu 840 Liter). Praktisch ist auch die durchgehende Ebene ohne störende Wölbungen – ein Ergebnis der extrem schräg liegenden Stoßdämpfer bei der Vierstab-Verbundlenker-Hinterachse. Da stören keine Federbeindome, und es bleibt mehr Raum zwischen den Radkästen. Das vollwertige Reserverad liegt flach und versenkt in einer abgedeckten Mulde.

Durch die konsequente Raumausnutzung und Gestaltung des Innenraumes schaffen Renault-Automobile ideale Voraussetzungen für entspanntes Reisen. In Verbindung mit dem außergewöhnlichen Komfort entsteht so eine neue Qualität von Bewegungsfreiheit.

Der Renault 21 im Urteil der auto motor sport-Redaktion

„Innen gibt der Renault 21 ein gutes Bespiel für konsequente Raumausnutzung."

(Fahrbericht Renault 21, Heft 4/86)

„Tatsächlich hat man weder auf den Vordersitzen (. . .) noch im Fond den Eindruck, daß es irgendwo kneift. Auf den Rücksitzen finden sogar drei Mitfahrer Platz, ohne daß es unzumutbar eng wird. Die Lehnenneigung wirkt körpergerecht, Kopf- und Beinfreiheit gibt es mehr als genug. Hier leisten die sogenannten Monotrace-Vordersitze gute Dienste, weil man seine Füße unter ihnen abstellen kann. (. . .) Auch der Kofferraum glänzt mit großem Fassungsvermögen (490 Liter nach VDA-Norm). Die bis zum Stoßfänger herabgezogene Klappe gewährt unbeschwerten Zugang, und dank schräggestellter Stoßdämpfer schränken die Radkästen das Volumen kaum ein. Wem das normale Raumangebot nicht ausreicht, der kann die im Verhältnis ein zu zwei Drittel geteilten Rücksitzlehnen umklappen."

(Test Renault 21, Heft 7/86)



Abb.: Renault 21 GTX (Alufelgen auf Wunsch gegen Mehrpreis). Alle Renault 21-Modellversionen sind schadstoffarm. Mit Motoren von 1,8 l bis 2,2 l. Von 48 kW/67 PS bis 79 kW/108 PS. Als Benziner mit Katalysator, als Diesel, Turbo-Diesel oder Automatic.

RENAULT

Autos zum Leben.

Öko-Polo

Wer geschickt segelt, muß aber zumindest im Winter mit einem kleinen Manko leben: Der Motor erreicht nicht seine Betriebstemperatur, und die Heizung bleibt kalt. Damit Berlins Beamte nicht zu tuberkulosen Frührentnern werden, gibt's einen Kippschalter am Armaturenbrett, der die kluge Abschaltvorrichtung außer Betrieb setzt.

„Wir rechnen, daß auch Fahrer mit geringem technischen Verständnis nach einer Eingewöhnungszeit von ein bis zwei Wochen problemlos und perfekt mit dem Öko-Polo umgehen können", kalkuliert Nietz. auto motor und sport machte bei ersten Fahrversuchen die Erfahrung, daß der Umgang mit der Schwung-Nutz-Automatik relativ schnell beherrscht wird. Problematischer in der persönlichen Warmlaufphase ist, daß der geräuscharme Zweizylindermotor unverhofft flink und akustisch unbemerkt in den roten Bereich dreht – der Drehzahlmesser verlangt viel Aufmerksamkeit. Wie die Versuchsfahrer des Öffentlichen Dienstes damit zurechtkommen, will die Ingenieurgesellschaft bei zehn von 50 Autos elektronisch registrieren.

Wiedemann und sein Team sehen sich und ihr Projekt als schnellen Brüter zwischen Forschung und Serie: „Alle Komponenten wurden bereits in verschiedenen Forschungsprojekten unter Professor Dr. Ulrich Seiffert bei VW dargestellt und erprobt." Sie gehen nun erstmals in eine räumlich begrenzte Realität.

–cpb–/B.O.

Ausgelitert

Die Sparwelle und ihre Vorreiter.

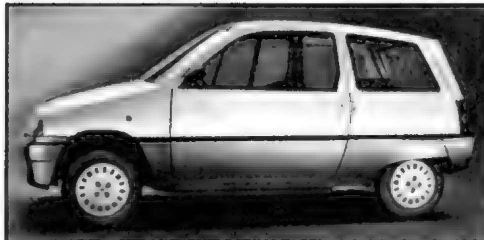
Von Paris nach Bordeaux in weniger als fünf Stunden, das gilt unter normalen französischen Verkehrsverhältnissen noch nicht als Sensation. Bewältigt man die 501,4 km-Distanz aber mit einem Kraftstoffverbrauch von 9,747 Liter, dann fährt man direkt ins Buch der Rekorde. Denn 1,94 Liter pro 100 Kilometer galten bisher als Sparrekord im öffentlichen Straßenverkehr.

Der Sparkünstler, die Renault-Studie Vesta 2, ist zwar ein Automobil, das problemlos auch im normalen Verkehr mitrollen könnte, wurde aber speziell für diese Rekordfahrt im Frühsommer 1987 konstruiert. Im Windkanal entwickelt, erreicht die viersitzige Limousine einen c_W-Wert von 0,19. Der Kleinwagen, dessen Innenmaße etwa einem Renault 5 entsprechen, wird von einem Dreizylinder-Ottomotor mit 716 cm^3 Hubraum angetrieben. Die Leistung des Dreizylinders: 27 PS (20 kW) bei 4250 Umdrehungen. Zusatzaggregate wie Lichtmaschine, Wasserpumpe, Kühlventilator und Heizung werden vollautomatisch geregelt und, wenn es die Fahrsituation erlaubt, auch völlig abgeschaltet.

Bis zum Auftauchen dieses High Tech-Sparmobils hatte ein fast serienmäßiger VW Golf Diesel die Nase im Rennen um den Ruf des sparsamsten Straßenfahrzeuges vorn.







Sparer mit konsequenter Aerodynamik: Citroen Eco 2000 (ganz oben), Renault Vesta 2 (oben) und das Forschungsauto von Fiat

Beim von auto motor und sport in Zusammenarbeit mit der Deutschen Shell AG im Juni 1981 auf dem Hockenheimring veranstalteten Kilometermarathon siegte ein Golf Diesel Formel E, der auf 100 Kilometer nur 2,021 Liter Kraftstoff verbrauchte. Die Änderungen gegenüber dem Serienauto beschränkten sich auf optimierte Radlager und einen glatten Fahrzeugunterboden. Am Motor wurden die Schmierung auf ein Minimum reduziert, das Kolbenspiel erhöht, die Wirbelkammern modifiziert und die Verdichtung verringert.

Nur wenig später, im August 1981, wurde mit einem serienmäßigen Audi 80 Diesel ein neuer Rekord anvisiert – diesmal im öffentlichen Verkehr. Die auto motor und sport-Tester Michael Mehlin und Peter Jahn fuhren von Hamburg nach Palermo und wieder zurück bis in das Dörfchen Frascineto, auf halbem Weg zwischen der italienischen Stiefelspitze und Neapel. 3255,2 Kilometer mit einer einzigen Tankfüllung von 73,8 Liter Dieselkraftstoff. Das entspricht einem Durchschnittsverbrauch von 2,27 Liter Diesel/100 km nach gut 60 Stunden Fahrzeit auf öffentlichen Autobahnen.

In jüngerer Zeit haben neben VW und Renault auch Fiat und Citroen in ihren Forschungsabteilungen straßentaugliche Sparbüchsen entwickelt.

Beim Citroen Eco 2000 war der Verbrauch „deutlich unter drei Litern im alltagstauglichen Betrieb", wie es offiziell heißt. Die Sparstudie hatte einen kleinen Nebeneffekt: Der Eco 2000 war ein Vorserienmodell in der Entwicklungsphase des Citroen AX.

Mit dem italienischen Forschungsrat verbündete sich Fiat im Kampf gegen den zügellosen Kraftstoffverbrauch. Das Fiat-Forschungsmodell fährt mit einem 707 cm^3-Dreizylinder-Dieselmotor. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h soll das 22 kW (30 PS) starke Dieselaggregat 2,5 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen.

Die Sparmodelle sind dem Prototypen-Stadium noch nicht entwachsen, aber im Verbund mit dem Öko-Polo zeichnet sich ein klarer Trend ab: Die nächste Kleinwagen-Generation wird ausgesprochen geizig mit dem Kraftstoff umgehen.

Michael Rohrer

Auto Markt

Verkaufen. Suchen. Tauschen. Schnell und erfolgreich. Alle 14 Tage finden Sie in auto motor und sport Deutschlands vielseitigsten Auto-Markt. Händleranzeigen sind mit »H« gekennzeichnet.

Den Anzeigen-Bestellschein finden Sie in dieser Ausgabe auf Seite 128. Telefonische Anzeigen-Aufträge: 0711/204388. Telex: 723900.

In letzter Minute

Kleinanzeigen, die nach dem Anzeigenschlußtermin eingehen, werden unter dieser Rubrik veröffentlicht.

ALFA ROMEO

Spider 2.0 Ltr., Bj. 5.86, 21000 km, LM-Räder 230, Pr. VS. 02156/3448

Bertone GTV 2,0, gut. Zust., TÜV neu, VB 9500,-. Tel. 04221/72253

Spider 2,0, Bj. 84, 67000 km, Sommerfzg., VB 15.500,-. 07361/33879

Alfasud ti, Bj. 3.81, 106 PS, schw., 2 J. TÜV. Tel. 02602/4585 H

Montreal, gt. Zust., 12.000,-. 07227/1447

AMERIKANISCHE WAGEN

US-Ford, LTD, Galaxy, Lincoln, Con., MK IV. Tel. 030/7521352 u. 7466857

Beilagenhinweis:
Jeweils einer Teilauflage dieser Ausgabe liegen Prospekte folgender Firmen bei: Archiv-Verlag, Braunschweig; Playboy, Hamburg; Zittener, Gevrey; Franklin Mint, Ottobrunn; Altmann, Zürich.

59er Chevy Bel Air, 3,8 l, verz., VS; 73er Plymouth Road Runner, 5,2 l, 150 PS oder getunt, 250 PS, VS; 70er Chevelle SS mit SB-Motor, VS; 69er Pontiac GTO Conv., teilrest., 6,6 l, 300 PS, VS; neuer Chevy, 454 BB, Teilemotor, Racing, VS; 55er SB-Chevy, 265 ci, 4,4 l, einer der ersten SB, VS; 65er V6 Buick, 225, 3,7 l, VS. Tel. 07153/24782

AUDI

Audi 90 2.3 E (Kat.), 5.87, 3000 km, gt. Ausst. (Vorführw.), NP ca. 47.000,-, jetzt: 36.500,-. 06661/4266

Geschäftswagen abzugeben! Audi 200 Turbo, Autom., Bj. 84, 185000 km, kW/PS 134/182, zobelbraun, ABS, SSD, Stereo-Radio, Funk-Alarmanl., Autotel. (C-Netz), NP 56.000,-, VB 18.000,-. Tel. 06007/1626

200 Turbo Quattro Cpé., Mod. 84, s. gt. Zust., silber-met., sämtl. Extr., 1. Hd., 60000 km, 32.000,-. 07045/3521

Audi 80, 1.8 E, EZ 14.11.86, JW, ca. 16000 km, flamingo-metallic, ZV, Heckspoil., Nebel, Sportsitze, VB DM 23.000,-. Tel. 05361/48016

Treser Audi 200 Turbo, Bj. 84, 75000 km, DM 28.800,-. T. 0511/13762

Audi 80 1.8 S, EZ 6.87, 6000 km, LM, blau, VP 5000,- u. NP. 06050/1764

AUSTIN

Austin Sprite MK III, Bj. 65, 60 PS, Motor 0 km, gen.überh., 22.800,- DM. Tel. 06237/7667 H

BMW

M3, 25000 km, Bj. 12.86, schw.-met. Leder schw., außer Klima alle Extr., NP 70.000,-, FP 53.000,-, evtl. Leasing. Tel. 08293/336 o. 0821/467519

325i, EZ 3.87, 12000 km, schw.-met., Leder schw., Kat., ABS usw., NP ca. 52.000,-, Pr. VS. Tel. 06224/54400

325i, 12.85, met., v. Extr. 0211/588905

525i, Mod. 83, SSD u. v. m., 9fach ber., VB 14.500,-. Tel. 07731/45972

M 635 CSi, 98000 km, Büffelled., SSD, etc., DM 46.900,-. 09122/7097 H

M 635, 340 PS, Privatauto v. NELSON PIQUET, 38000 km, a. Extr., schw./schw., DM 77.000,-. Tel. 09122/7097 H

M 635 CSi, Bj. 9.84, polaris, 51000 km, Klima usw., DM 48.500,-. Fa. Kircher, vorm.: 0711/741101 H

525i, 4.83, 101000 km, ABS, v. Extr., NP 42.000,-, VB 13.900,-. 07131/576306

Verk. M3, v. Extr., 57.000,- inkl. MwSt. Tel. 07720/7765

325i, umständehalber abzugeben, EZ 2.86, NP 44.000,-, 2tür., diam.schw.-met, ABS, Servo, Recaro, ZV, Alu und weitere BMW-Extr., 63000 km, DM 29.000,-. Tel. 05026/1247

Totalschaden-Ankauf, 02151/731804

732i, 11.80, neuw. Zust., a. Extr. , VB 9800,-. Tel. 07721/57952

M1, Bj. 81, 41000 km, top, weiß/weiß. Led., VB 195.000,-. Tel. 009714/480000, Ext. Chalet 338-Dubai, ab 20 h

02 Volcabrio, Bj. 76, kein Rost, viele Neuteile, div. Extras, VB 13.500,-. Tel. 0631/66259

325iX, 4tür., m. v. Extr., EZ 6.86, 17000 km. Tel. 06220/8089

745i Ex., Bj. 84, 74000 km, alle Extras, 40.000,- DM. Tel. 06237/7667 H

745i Executiv, 11.83, Vollausstg., Superstereo, AHK, NP 100.000,-, FP 29.500,-, Tel. B2 kann übernommen werden. Tel. 04181/38372

325i, EZ 1.86, Klima, weit. Extr., VB 30.600,-. Tel. 08131/13790

320i-JW, 25 % u. NP. 02741/62864

750 il, Jan. sofort lieferbar, Farbe u. Ausst. frei wählbar. Tel. 06349/7486 H

M 635 CSi, Bj. 4.86, Vollausstg., 27000 km, DM 59.900,- inkl. 0234/540634

323i, 84, 150 PS, balt.blau-met., RH-Felgen, 205/225er, P7, neu, Shadow, tiefer Spoil., 60000 km, RC, 25 weit. Extr. DM 23.150,-. 02561/6623 ab19 h

BMW 3,0 CSi, Bj. 72, an Bastler, günst.. Tel. 05661/8986 o. 8533

BMW Cabrio 325i, Alpina-Kit, EZ 4.87, LM, v. 205/50/16, h. 225/45/16, el. FH, ABS, Bilstein, Lederpolst., Col., Servo, 10.000,- u. NP. 06298/7885

BMW 325iX, EZ 1.86, 18500 km, cosmosblau-met., Alu, ZV, ABS, RC, Color, Hebe/Schiebedach, Spiegel elektr. verstellb., VB 38.800,-. 05522/3335

BMW ALPINA

B 7 Turbo, 300 PS, Mod. 84, 55000 km, ESSD, Klima, ABS, Diff.sperre, el. FH, 2. Außensp., Tempom., Color u. v. m., Topzust. wenig gefahren, gg. Gebot. Tel. 08161/66964

Gebr. Alpina-Einzeldrosselanl. f. BMW 4 Zyl. dring. ges. 07121/600310 H

B7 Turbo Lim., EZ 5.80, silber-metallic, gen.überh., 53000 km, 300 PS, techn. 1a, SSD, Klima, Stereo, usw., VB 22.500,-. 089/9032011, H. Müller, ab19 h 08633/7682

BONITO

Bonito, Bj. 75, TÜV 9.88, rot, DM 8700,-. Tel. 06341/33708

BUGATTI

Bugatti 35 B Replica, Bj. 80. 040/392116 H

BUGGY

HAZ-Buggi's, Bj. 85/87. 040/392116 H

CADILLAC

Coupé, Bj. 51, sehr selten, TÜV 89, techn. + opt. gut, 20.000,-. 0541/45663

Eldorado Fleetwood Cpé., 69, Orig.-Zust., bl.-met., Led., Klima etc., DM 15.900,-. Tel. 0221/4060862

CHEVROLET

Corvette Stingray Targa 5,7 Ltr., Bj. 73, s. gt. Zust., blau-met., Leder rot, v. Extr., DM 29.800,-. Tel. 02842/7573 o. 02845/32438

76er Targa Corvette, TÜV/ASU frei, preiswert zu verk. 02821/69451

Camaro, Privatverk., 1a Zust., TÜV neu, Bj. 78, 54000 km, VS., evtl. Tausch gg. Geländefzg. T. 06825/46242 ab 17 h

Blazer Pick-up, 4WD, Einzelanfertig., Truck-Aufbau, alles TÜV, VB 15.000,-. Tel. 02405/17000, od. 02407/18283

CITROEN

DS 20, TÜV 4.89, 5-Gg., Spitzenzust., VB 8950,-. Tel. 0231/892420

FERRARI

308 GT 4, letzter u. bester Dino, 1980, 48400 km, schw., Led. creme, P7, makellos, alle Bel., 2. Hd., DM 62.000,-. Chiffre MK22/143504

FIAT

124er Spider, Bj. 73, TÜV/ASU neu, innen + außen 1a Zust., rostfr., Comodora-Felgen u. v. m., f. DM 12.500, - zu verkaufen. 08541/7267 od. 8917

Uno Turbo, EZ 11.86, 28000 km Autobahn, 220 km/h, Extr., VB 15.900,-. Tel. 08063/7716

Croma Turbo i.e., Bj. 6.86, Spoilerpaket, 205/55 VR 15 Rial LM, RC, Vollausstg., DM 25.000,-. Tel. 06237/7667 H

FORD

Cosworth, weiß, 9.86, 13000 km, RS-Felgen, Extras. Tel. 02323/53696

RS 2000, Bj. 78, perlm.weiß, Gr. 2, ca. 190 PS, gut. Zust., ca. 1000 km gel., evtl. Tausch gg. BMW, Pr. VS. Tel. 0221/877921, nur samstags

Capri 2,8i, Bj. 5.82, 205/60, LM, 160 PS, 2 J. TÜV. Tel. 02602/4585 H

Escort Cabrio 1,6, 7.85, rot, 36000 km, VB 16.750,-. Tel. 02572/840185

Rarität: Ford 17m P5, Bj. 65, 1a Zust., rot/weiß Lack neu, TÜV 89, 85000 km, VB 4800.-. 07231/69502, ab 18 h

GELÄNDEWAGEN

Pajero TD, 5.85, 34000 km, Plane, silb.-met., k. Gelände, VB 23.500,- DM. Tel. 0228/643611

Mercedes, G-Verbreit., 650,- DM, neu. Tel. 06136/43626

CJ-7, V8, Mot. 5000 km, 86 neu aufgebaut, Extras. Tel. 0711/719571

LR 88 OP, Bj. 70, TÜV 12.88, Gasanl., v. Extras, VB 9100,-. 02822/4343

Blazer, 50000 mls. T. 07150/32816

Range Rover Vogue, AHK, RC, 20000 km, ZV, el. FH, silb.-met., EZ 11.85, VB 37.800,-. 09631/3467

Mercedes 3-Ltr.-Diesel-Mot., 25000 km, kompl., paßt in alle G-Modelle, DM 1600,-. Tel. 06206/55841

Mercedes 300 GD, lg. Radstand, moosgrün, 2 Sperren, Kugelkopfkupplg., 65000 km, Bj. 8.80, neue Lackierung, Sondergenehmigung PKW 2,8 t Anhängerlast, VB 22.000,- DM. Tel. 07152/72332, nach 19 h

JAGUAR

E 2+2, Bj. 69, 22.500,-. 0621/721819

Jaguar XJ 6, EZ 7.87, dunkelblau, Leder bisquit, Klimaanlage, Stereo Cass., Dienstwagen, 13000 km, DM 64.000,-, Leasing-Angebot: Sonderzahlung DM 6840,-, 36 Mon. DM 1135,52. Tel. 05221/2086 H

XJ 6, Bj. 82, 1. Hd., blau-met., 91000 km, neu lack., k. Unfall, ATM 15000 km, Automatik-Getr. neu, Klima, Leder, Alu-Felg., Topzust., TÜV 4.88, MwSt. ausweisb., DM 23.000,-. Tel. 09131/25109 ab 18 Uhr

XJ 6 HE 4,2 Sov., neuw., 49000 km, silber/schw., a. Extr., DM 34.900,-. Tel. 09122/7097 H

XJ 5.3 V12 Sov., 2.87, Extr., 7000 km, NP 93.000,- DM, VB 20 % unter NP. Tel. 07223/27025, Sa.-So. 07221/82190

Jaguar XJ 6 Sovereign, Komplettausst., 6000 km, grün-met., EZ 5.87, NP 89.000,- DM, geg. Geb. abzug. Tel. Anfr. v. Mo-Fr 0711/5853276, bis 16 h

MAZDA

Notverkauf! Mazda RX-7, EZ 3.87, 10500 km, Pr. VS. Tel. 06106/4927

MERCEDES

380 SE, Bj. 80, Autom., Klima, ABS, met., Col., BBS 7x16, 225/50/16, tiefer, 19.800,-. Tel. 07422/4095 H

300 SL, neu, weiß, Kat., ABS, 68.000,-. Tel. 07255/4612

230 G-Motor zu verk. 0911/736599 H

500 SE, 3.84, Orig. 45000 km, mangan-met., creme Leder, Klima, ABS, Airbag, Breitreif. etc., DM 43.500,-. Tel. 0911/736599 H

280 SL, Bj. 8.84, Sommerfzg., Extr., VB 47.000,- DM. Tel. 07034/8024

380 SEC, Bj. 83, a. Extras, unfallfr., Scheckheft, neuw. Zust., 49.900,- DM. Tel. 040/7157018 Inz.

LAMBORGHINI

Jarama, Bj. 75, Bestzust., V12, Leder beige, 59000 km. Tel. 069/6666991

LOTUS

Esprit 2,2, 8.83, 11000 km, VB 37.000,-. Tel. 0221/445563

MASERATI

Biturbo, EZ 84, leicht. Mot.-Schad., DM 18.000,- I.A.; **Biturbo,** EZ 84, leicht. Blechschad., DM 18.500,- I.A. Auto-Lorenz, Tel. 06701/7145 H

Ghibli, Bj. 68, alles neu, VB 34.000,-. Tel. 07146/90046

Ghibli 4,7, Bj. 69, gt. Zust., 27.000,-. Tel. 07973/6251, ab 16 Uhr

Rarität: Bora. Tel. 0731/263281

MATRA

Murena 2,2, rot, 8.81, Fleischm.-Umb., Doppel-Ausp., 14.500,-. 02622/4051

500 SE, 3.85, 60000 km, a. Extr., AMG-Umbau, tief, breit, VB 48.000,-. 02405/17000, od. 02407/18283

230 TE, weiß, Stoff blau, 26000 km, NP 51.700,-, VB 42.000,- + MwSt., **300 TD,** neu, Liefg. 15.11.87, Farbe 199, Polster 078, DM 64.600,-. Tel. 02622/2644

190 E, v. WA, 86, geh. Ausst. 07271/41306

280 SE, Mod. 81, Autom., ABS, metallic, Col., 200000 km, 1. Hd., 16.900,-. Tel. 07422/4095 H

SLC-Notverkauf! Traum in Weiß, auch ges. Innenausstg. weiß. Led., excell. rest., alle Teile neu, DM 26.000,-, Wertgutachten 50.000,-. 0221/519855

Verk. DB 500 SEL, Bj. 86, 42000 km, viele Extr., top gepfl., DM 75.500,- inkl. Tel. 0711/514414, ab 18 h

280 GE Station lang, 50000 km, Klima, Alu, etc., wie neu, k. Gelände, Bilstein, DM 36.800,-. Tel. 09122/7097 H

DB 230 E, JW, ABS, ASD, ZV, Kat., EHSD, Automatik, WD-Glas, LM-Räder, DM 38.000,- + 14 % MwSt. 02382/5175

Weiße Mercedes-Blinker! Neu für DB 124 u. 201. Super Optik, leichte Montage, mit e3 (TÜV) Prüfzeichen. Nur DM 186,- pro Paar (unverbindliche Preisempfehlung) von: In. Pro., Averhoffstr. 10, 2000 Hamburg 76, Tel. 040/2201031-32 (Prospekte gratis!) H

450 SLC, Bj. 78, TÜV 8.88, weiß, Autom., Wurzelholz, Klima, ESD, 4 el. FH, Radlauf Chrom, Radio, neu lackiert, rostfr., 165000 km, unf.fr., VB 25.000,-, evtl. Inz. 06221/73155

200 D, JW, blauschw.-met., Extr., VB 35.500,- DM. Tel. 07459/1738

560 SEL, 5.85, 39000 km, nautikblau, Led., Klima-Autom. u. v. m., VB 89.000,- inkl. MwSt. T. 07034/7591

230/300 CE, bestellt WA auf Wunsch. Tel. 07127/51950, ab 17 h

450 SL, Mod. 74, 200000 km, ATM 90000 km, weiß, Velour rot, Extras, f. 15.000,- rest., TÜV 9.89, 29.900,- DM. Tel. 02151/758330

300 E Automatik, blauschw.-met., Velour-Ausst., nebst sinnv. Extras, fabrikneu abzugeb. T. 030/7735702

An Liebhaber u. Kenner! 350 SLC, TÜV/ASU neu, einmal. Zust., Klima, Color, el. FH, ESSD, Lederausst., Alu, VS. Tel. 06825/46242 ab 17 Uhr

450 SEL 6.9, Bj. 76, 115000 km, 1. Hd., FP 30.000,-. Tel. 069/864022

280 SLC, blau-met., Bj. 79, 1. Hand, 30.000,- DM z. verk. T. 09382/1403

230 E, JW, 12000 km, bl.schw.-met., 225/50, Extr., 39.800,-. 07541/42686

190 SL, 45.000,- DM. 07051/20780 H

450 SL, Bj. 75, 1. Hd., met., Leder, Gesamtlaufzeit 130000 km, Scheckheft, s. gepfl., 7 + 8", Gar.wag., DM 26.500,-. T. 0209/145969 od. 390684

600er, Bj. 69, 49.900,-. 07347/3672

220 SEb, Coupé, Bj. 63, orig., SSD, rotes Leder, TÜV 3.88, 17.500,-. Tel. 040/6060421

300 C, Bj. 53, s. gt. Sub., techn. o.k., DM 18.500,-. Tel. 0621/721819

300 E, 3.86, rot, 39500 km, sinnvolle Extr., 39.000,-. 0228/255882

280 SE, Bj. 71, d.blau, Velour, erskl. Zust., DM 11.800,-. 07223/74556

350 SL, Bj. 75, top, 28.000,-. 06841/63118

560 SEL, 4.87, 17000 km, nauticblau, Leder creme, wie neu, gü. als Leasingvertr. zu übern. evtl. Kaufpreis VB 110.000,-. 05322/53544, ab 20 h

280 SL, Bj. 80, BBS, Extr., best. gepfl., VB 38.500,-. 07171/74494

190 D 2.5, 7.87. 06332/12048, ab 19 h

350 SL, Bj. 72, 115000 km, TÜV neu, Reif. neu, m. Hardt., VB 30.500,-. Tel. 07161/4696

500 SEC, 8.85, diam.bl., Velour bl., Temp., ABS, Klima, 2x Alufelgen, RC, 75.000,- inkl. Tel. 0441/12331

280 GE-Motor zu verk. 0911/736599 H

MORGAN

Morg. 4/4, 80, 25.000,-. 069/682465

NISSAN

280 ZXT, Bj. 81, Umbau a. Mod. 83, 93000 km, 225/50 VR 15 a. 7" Atiwe, Fr.-u. Heckspoil., Lampenversch., RC, VB 11.800,-. M. Schwarzer, 0221/7901128 o. 515055

300 ZX Targa, EZ 7.85, amaz.grün-met., n. Reifen, 42900 km, Web.-Standheizg., DM 23.800,-. Tel. 07461/3026 H

OPEL

Kadett C Cpé., 2,0 E, Lexmaul aufgemacht, Spoil., verbr., Türschw., Schalens., ÜK usw., VB 9400,-. Tel. 0231/178289, ab 16 Uhr

Mantzel Kadett GSi, 150 PS, 45000 km, Motor 18000 km, 10.84, TÜV neu, rot, div. Extr., tiefer 50 mm, RC-Stereo, Exit 7" 195/50, VS. 07144/14417

Manta i400, nur 15 Mon. zugel., 144 PS, 29000 km, VB 25.800,-. 07031/34888

Der erfolgreichste Auto-Markt Deutschlands

Ausgabe für Ausgabe rund vier Millionen Kontakte zu autointeressierten Lesern

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

Mit dem Coupon:
Einfach ausfüllen, ausschneiden und einsenden.

Mit dem Fernschreiber:
an diese Nummer: 723900

Mit dem Telefon:
Mo–Do 8.00–18.00 Uhr
Fr 8.00–16.00 Uhr unter der Rufnummer 0711/204388

Bitte nennen Sie uns Ihre Kontonummer und Bankleitzahl

Anzeigenbeispiel:

280 TE, das ideal... nfahrzg., zugel. f. 7 Per... zg., unfallfr., Autom., B... 4.88, blaurot, 23800

10 mm

Annahmeschluß für Fließsatz-Anzeigen

Texteingang bis zum:	Erste Veröffentlichung in einem der Kombinationstitel:
2.11.1987	14.11.1987 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell
6.11.1987	21.11.1987 auto motor und sport + MOTORSPORT aktuell
13.11.1987	28.11.1987 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH & Co. KG

Auto-Markt, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1

Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen

Bitte ankreuzen	**Gewünschte Kombination** Einzelbelegung einer Zeitschrift nicht möglich	privat DM	gewerbl. DM zuzügl. MwSt.
Kombination A ☐	auto motor sport, mot DIE AUTOZEITSCHRIFT, sport auto, MOTOR SPORT aktuell	15,50	24,–
Kombination B ☐	auto motor sport, mot DIE AUTOZEITSCHRIFT, sport auto	13,50	22,–
Kombination C ☐	auto motor sport, mot DIE AUTOZEITSCHRIFT	11,50	19,–
Kombination D ☐	auto motor sport, mot DIE AUTOZEITSCHRIFT, MOTOR SPORT aktuell	13,50	21,–
Kombination E ☐	auto motor sport, mot DIE AUTOZEITSCHRIFT, Motor Klassik	13,50	21,70

Folgender Text soll ______ mal unter der Rubrik ______________ ab der nächstmögl. Ausgabe als Privatanzeige ☐ bzw. gewerbliche Anzeige ☐ erscheinen:

► Pro Zeile max. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume ◄

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm
15 mm

Die Anzeige soll erscheinen

☐ mit meiner kompletten Anschrift
☐ nur mit meiner Telefonnummer
☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 12,–)

☐ Darf auch in Rubrik »In letzter Minute« erscheinen.

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

☐ auto motor und sport
☐ mot DIE AUTOZEITSCHRIFT
☐ sport auto
☐ Motor Klassik
☐ MOTORSPORT aktuell

ams 22/87

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ______
Bankleitzahl ______ bei der ______ ab.

Name/Firma ______ PLZ/Ort ______
Vorname (ausgeschrieben) ______ Telefon inkl. Vorwahl ______
Straße/Nr. (kein Postfach) ______ Rechtsverb. Unterschrift ______ Datum



OPEL

Manta GSi Exclusiv, polarweiß, Irmscher-Sport-Fwk., Bj. 6.87, 12000 km, Pr. VS. T. 0211/682818 od. 461644

Monza GSE 3 Ltr., 9.83, 64000 km, s. gt. Zust., DM 21.000,-. 05207/88508

Super Kadett GSi, silber, Bj. 9.86, 115 PS, 13000 km, MC-Spoilersatz (vo., hi., seitl.), Color, Dekor, Bordcomp., Alu, RC etc., evtl. Eintausch, DM 22.900,-. VAG Hoevel, Tel. 02931/4011, Herr Wimmer H

Manta i200, 125 PS, TÜV 11.88, absolut neuw., div. Extr., Eintausch mögl., DM 15.900,-. VAG Hoevel, Tel. 02931/4011, Herr Wimmer H

OPEL IRMSCHER

i200 Manta B, 125 PS, 47000 km, Bj. 84, m. a. Extras, FP 14.000,-DM. Tel. 069/864022

PEUGEOT

Peugeot 205 GTI, 16000 km, schwarz, Stoff schwarz/rot, SD, viele Extras, Stereo, DM 17.900,-. 0711/241815

PONTIAC

Pontiac Bonneville Kat, 150 PS, 3, 8 Ltr., V8, Frontantrieb, EZ 12.86, 1. Hd., 5800 km, kompl. mit Leder, VB 40.800,- DM. Tel. 07804/2206

PORSCHE

944 T, 9.84, Fuchs, Servo, Color, VB 32.000,-. 06232/84857

Extravaganter 944 Turbo, Mod. 86, 1. Hd., 33000 km, ind.rot, Volleder rot, a. Extr., 49.500,-. Tel. 0231/736853

Carrera, 9.83, gepfl. 07131/10904

911 SC Targa, 9.82, 55000 km, div. Extr., DM 37.900,-. T. 030/6043134

911 Carrera Coupé, 77, 3 Ltr., 200 PS, oakgrün-met., Leder grün, div. Extr., Orig. wie neu, VB 32.000,- DM. Tel. 040/7327445

911 Carrera, Bj. 84, pazificblau-met., 7+8"x 16 Fuchs, tiefer, Klima, Tempomat, Flosse, usw. DM 47.800,-. Tel. 02051/66180

911 Carr. Targa, 3,0 Ltr., 200 PS, weiß, 7+8" 205/225, Turboflügel, Col., 5-Gg., gut. Zust., DM 24.900,-. Tel. 09622/2625

928 S, Kat., Bj. 3.86, v. Extr., Sonderlack, Leder, 59000 km, geg. Höchstgebot. Tel. 07331/41003

928 S, EZ 5.86, gletscherblau-met., viel Zubehör, 95000 km. 0711/723007

356 C Cabriolet, Bj. 65, TÜV, DM 33.500,-. Tel. 07223/74556

Carrera, Bj. 84, ind.rot, 59000 km, Fuchs, RC, ESSD, Sperre, Ledersitze, 48.950,-. Tel. 0911/639962

928 S, Totalschaden z. Ausschlachten, 87000 km, Bj. 83. 06825/2850

Porsche 928 S, EZ 4.85, 80000 km, TÜV neu, aus 1. Hand, bestens gepflegt, Garagenwagen, blau-met., Sitze Leder sonst Kunstleder, Automatic-Getriebe m. kürzerer Übersetzung, Sportstoßdämpfer, ABS, ESD. Tel. 08157/1589 ab 19 Uhr

928 S, Bj. 82, 82000 km, Autom., Vollausst., Scheckh., unfallfr., s. gepfl., DM 42.900,-. T. 06196/22392

Seitenschaden 944 II, 86, fahrb., DM 28.000,-. T. 0221/634377, ab 17 h H

944/2 T, Bj. 85, 28000 km, v. Ex., VB 39.900,-. Tel. 02054/6837, abds.

Verk. sämtl. Teile f. Porsche 944, Motor 27000 km. Tel. 040/7533207

911 Cabrio, ind.rot, 9000 km, EZ 4.87, DM 70.000,-, sofort abzugeben. Angebote unter Chiffre MK22/144011

944 Targa, EZ 10.85, Alarm, Fuchs, Targa-Hubdach, Servo, el. FH, 2. el. Sp., Col. Grünkeil, Seitenschw. u. Hecksch., 38000 km, VB 36.000,- + MwSt. Tel. 07702/9492

911 SC, 82, 7+8" Fuchs, Col., Alarm, dkl.-met., VB 36.000,-. Tel. 0214/27416, ab 19 h

911 Carrera 3,0, 200 PS, EZ 12.76, alle Extr., tiefer, superbreit, 205/245 x 16", 27.000,-. 06222/72111, ab 18 h

911 SC, Mod. 83, (wie Carrera), 57500 km, met., Col., Klima, ESSD, Led., RC, 7 + 8" Fuchs, neu ber., Topzust., Nichtraucherfzg., DM 43.500,-. Tel. 0561/7000920 od. 37573

911 SC Targa, weiß, Mod. 80, 85000 km, Kupplg., Reif. u. TÜV neu, Col. , 2 Spie., 7/8 J 16", 205/225, Frontspoil., tiefer, Heckwischer, Topzust., VB 27.900,-. T. 07653/6621

944, Bj. 4.87, met., 17500 km, div. Extr., VB 51.000,-. T. 07731/46158

2x Unfall-911 SC, Bj. 81, m. v. Extr.; Bj. 78, Tausch-Mot., voll fahrbereit. Tel. 0721/43916 H

944 Turbo, Mod. 86, US-Ausf. a. Extr., 27000 km, 49.900,-. 0711/265952

944, anthr.-met., 30000 km, mehrere Extr. ab Werk, reines Hobby-Fzg., wie neu, Pr. VS. Tel. 09365/9939

A 310 S, Klima, Devil-Auspuff, 65000 km, 11.83, 29.500,-. 05406/4348

A 310, Bj. 82, 51000 km, Front- u. Hecksp., tiefer, gt. Zust., VB 23.500,-. Tel. 05745/2661

ROVER

Rover V8 Vitesse, 192 PS, a. Extras wie Klima etc., 3.85, VB 19.500,-, z. verk. Telefon 0211/363096 o. 0211/7332959

SAAB

4 Winterreifen o. Felgen Saab 96 Semperit 155 SR 15, 1 W. gef., DM 200,-. Tel. 07163/2379

TALBOT

Samba Cabrio, 32000 km, Alu, v. Extr., Topzust., Pr. VS. 0681/35906

TOYOTA

Supra 2,8i, 83, Koni-Fwk., 205/50 auf LM, Spoil., 13.900,-. 0221/4060862

911-Motor, SC 3,0 Ltr., 204 PS, m. Getr., kpl. einbaufertig, DM 9900,-. Tel. 09622/2625

Rallye-Porsche 911 T, Bj. 70, Mot. 18000 km, z. Herr., VS. 07486/213

Porsche-Sportwag.-Vermietg., Udo Figge. 07451/4745 o. 0711/684444 H

911 SC Rohkarosse, m. Brief + TÜV, EZ 80, FP 5900,-. Tel. 07272/73465

911 SC, Mod. 81, SSD, Fuchs, Col., Extr., VB 29.500,-. T. 0731/713756

911 Carrera, Mod. 86, ESD, 2. Spiegel, Front- u. Heckspoiler, 40000 km, 1. Hd., VS. 07621/77639 H

RENAULT

R 30 TX, 82/8.89. Tel. 09281/43285

RENAULT ALPINE

Ren. Alp. V6 Turbo, perlm.weiß-met., ringsum verspoilert, Bj. 3.87, NP 68.500,-, VB 62.000,-. 04298/8353

Toyota Celica Supra, 1. Hd., EZ 85, 24700 km, RC, DM 24.990,-. Tel. 09861/8908 H

Land Cruiser Station D, 4 l, 6 Zyl., 103 PS, NP 46.000,-, VB 38.500,-. 0731/723368

TRIUMPH

Spitfire, EZ 81, 30000 km, Zu. 1, FP 13.400,-. 0721/402666 o. 0621/821697

TR 6, Bj. 74, rot, 33000 mls, 2 J. TÜV, VB 15.900,-. T. 0521/23492

TVR

TVR 3000 M, Bj. 74, Led., Col., SD, 23.800,-, i. A. 0261/85082-66052 H

VETERANEN

VW 1500 S Variant, Bj. 65, 52000 km, 1. Hd., TÜV 8.88, VB 6.500,-. Tel. 04621/24862

220 S Cabrio, 22.900,-. 02243/6986

BMW Isetta, Bj. 56, VS. 05191/2120

VOLVO

Volvo Amazon, (Zeitwertgutachten 19.600,-), VB 15.000,-. T. 05404/6266

VW

1303 Carlo, rot, 2,0 E, 90 PS, n. n. zugel., 40.000,-. 07324/7611, n. 19 h

Golf Syncro CL, Bj. 12. 86, Extr., ABS, Kat., Servo usw., VB 27.500,-. Tel. 06695/1346

Golf Syncro, Bj. 6.86, 14000 km, v. Extr., 19.000,- DM. 06136/43626

Golf Cabrio GLi, Bj. 82, 73500 km, s. v. Extr., s. gepfl., umständeh. abzugeb., VB 15.500,-. T. 07131/573436

G40 Polo Coupé, 115 PS, einer der wenigen, Bj. 5.87, RC, LM, DM 23.900,-. Telefon 07361/35652

Exclusive Käfer, 90 PS, wassergekühlt, GFK-Komplettumbau, 225/50 Breitreifen, wie neu, VB 14.000,-. 0209/789020 bis 16 h

Jubiläumskäfer, EZ 10.85, 19100 km, sehr gepfl., VB 12.500,-. Tel. 04921/31442 von 14 - 17 Uhr

Golf BLT GTI 2 Turbo u. schneller als 16V! Weiß, 140 PS, 37750 km, TÜV 5.89, Turbolader, Ölkühler, Rennkuppl., tiefer gel. Fahrw., Sonnenda., rundum Spoilersatz, Alu, Treser-Heck, Radiovorber. (12 Lautspr.), etc. , evtl. Eintausch 19.950,- DM. VAG Hoevel, Tel. 02931/4011, Herr Wimmer H

Kat.-Motor, 10 km, 3600,- DM; v. 16V Kopf, Block u. Einspritzanl. Tel. 06222/81057

Golf 16V Kat., JW, 16000 km, schwarz, SSD, Treser, usw., VB 24.900,-. 05121/32195

Golf Cabrio GL, Bj. 84, 50000 km, dkl.grün-met., sandf., Dach sehr gepfl., VB 15.000,-. T. 05563/1675

VERSCHIEDENE MARKEN

Peugeot 301 D, Bj. 34, Renault NN/25, Hotchkiss 617/35, Citroen Tract/48. Tel. F-0033/42580188. F. Dagatti, Pont de Bayeux, F-13590 Meyreuil

CAMPING/REISEMOBILE WOHNWAGEN/WASSERSPORT

Super-Reise-Wohnmobil, Neoplan Skyliner (Doppeldecker), 12 Schlafpl., Du./WC, 4 Fl.-Herd, 3 Kühlschr., Klima, z. verk., DM 125.000,- + MwSt. Tel. 07233/5560

VW-Campingbus Syncr., US-Kat., Joker 1, 24000 km, EZ 6.86, RC-Stereo, 2. Tisch usw., DM 39.550,-. 07672/2020 o. 2021 H

TOURISTIK

Ski n. Maß v. Fachmann, Rol. Sport, D-08329/6446, Kleinwalsertal H

STELLENANGEBOTE

Nebenverdienstmöglichkeit bei DDV, Pf. 410252, 4600 Dortmund 41 H

VERSCHIEDENES

Automobil-Auktionen

Wie erreiche ich über 100 000 Sammler und Oldtimer, klassische und exclusive Fahrzeuge? Wo treffen Angebot und Nachfrage direkt aufeinander? Wieviel muß ich für neutral geprüfte Automobile anlegen? Die Antworten auf all diese Fragen und viele Informationen mehr, für Käufer und Verkäufer, erhalten Sie unter dem Stichwort "Automobil-Auktionen" von **Henry's Auktionshaus,** Postfach 11 64, 6704 Mutterstadt, Tel. 06234/80110 H

Achtung! Stop! Fabrikneue Schutzgasschweißgeräte 145 A (12 Mon. Garant.), m. nachfüllb. Fl., 10 Jahre TÜV 799,-. Kompressoren Typ 350/11/2/40, m. Zubehör 879,-. Werkstatt-Wagenheber 479,-. Säulenbohrmasch. 499,-. Abkant-Lochzangen 99,-. Blechscheren ab 10,- u. v. mehr. Lagerliste anfordern. Schloß Holter, Werkzeug-Vertrieb GmbH, Tel. 05207/2323 o. 05205/70275 H

Günstige Instandsetzungen folgender Motoren m. Garantie: DB, BMW, Ford u. Opel. KFZ-Meister Dewald, Tel. 02661/8803 WW H

Zemco Import
- Geschwindigkeitsregler
- Autocomputer
- Alarmanlagen u.v.m.

Kostenlose Information von Abt. A
K. SPIELBERGER GmbH
Huber-Jakl-Weg 8
8228 Freilassing ☎ 0 86 54/20 71
Elektronik Zubehör für's Auto

Albar

Neuer 88er Katalog, DM 10,-. Lagerräumung wegen Umbau (Sonderpreise), ADAPTER für Golf-Motoren. Fa. Kronmüller, Käsbach 80, 7157 Murrhardt, Tel. 07192/3519 H

Alfa Romeo

Spider, Bj. 77, Motor 15000 km, Hardtop, 10.900,-. 07720/63166.

Spider 2.0, schwarz, EZ 82, Dach u. Getriebe neu, 76000 km, 14.500,- DM VB. Tel. 02251/59825.

P & P Cabrio + Limousine
Cabrioverdecke, Colorglas, Polsterleder, Felgen, GIK-Teile, Teppichausstattungen usw. · Preisliste und Muster: Pf. 25 · 7441 Großbettlingen · ☎ 07022/441450 + 45, 15-18.30 h

Bertone 2,0, rot, SSD, Topzust., VB 16.500,-. T. 0214/59179.

Bertone GT 2.0, Bj. 73, 30000 km, Topzust., FP 8500,-. T. 06201/57345.

Bertone GTV, Bj. 75, rot, div. Neuteile, VB 5500,-. Tel. 030/8213156.

Cabrioverdecke, Teppich- und Leder-Ausstattungen, Hardtops
Info von KHM
KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf.571, ☎ 0711 353064

GTV 2,5/6, Bj. 81, Mot. gen.überh., s. gt. Zust., VB 8900,-. T. 0761/25169.

Rundheck-Spider, Bj. 69, 68000 km, gt. Zust., umsth. abzug. HW-Schmitz, Tel. bis 16.30 h: 0201/1059166 od. ab 16.30 h: 0201/502894.

GTV 6, 86000 km, FP 6400,-. Tel. 02445/250.

Wir bieten an:
GTV 6, Zender-Alfa-Sport-Ausführung, ab Bj. 82, ab DM 9800,–
Giulietta 2.0, Zender-Alfa-Sport-Ausführung, ab Bj. 83, ab DM 10950,–
Besuchen Sie unsere ständige Ausstellung an Neu- und Gebrauchtwagen, auch sonntags von 13.00–18.00 Uhr, ohne Beratung und ohne Verkauf.
Zenders
Zender Exklusiv-Auto · Florinstraße
5403 Mülheim-Kärlich · Telefon (0261) 286-0

Spider 2.0, Bj. 78, TÜV 4.89, Alu, 120000 km, 8000,-. T. 0681/371260.

Alfa Spider 2,0, Bj. 84, Topzust., Somm.fzg., TÜV neu, 65000 km, VB 15.000,-. D-07361/33879.

GTV 2.0, EZ 5.77, 79000 km, TUV 5.89, scheckh.gepfl., Sommerfzg., 1a Zust., VB 8000,-. Tel. D-08442/3902.

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 F · 7300 Esslingen · ☎ 0711/353066

Sprint, 9.83, 52000 km, 1. Hd., viele Extr., VB 9850,-. Tel. 0251/663355.

Bertone, 8.89, 6500,-. Tel. 030/2622238.

Traum in Rot: GTV 6 2.5, 6.84, tiefer, Alu, 225/50. 05241/34424.

GTA 1300 J, orig. Gr. 5/2, unfallfrei, nur w. Rennen, Straßenzul. 08067/774.

Spider 2.0, 82, 9950,-. 06395/7326.

2000 GTV Bertone, EZ 76, nur 96000 km, total überh., Getriebe, Hohlr.v., Ganzlack., DM 15.000,-. T. 02932/47150.

Alfa Romeo 1750 GT Veloce, Bj. 1969, s. gepfl., nur Orig.-Teile, ATM 7000 km, TÜV 11.87, Preis VS. Tel. 07121/44022 tagsü. od. abds. 44024

Spider 2,0, 4.87. Tel. 02631/49948

Liebhaberfahrzeug GTV, Bj. 78, s.heftgepflegt, VB 9.900,-. 02163/7556

2000 Spider, 78/89, schw., DM 8900,-. T. 02104/52741 o. 0211/299572

Alfa 90 2,5 E, EZ 11.86, 9500 km, Neupreis 39.000,-, VB 29.000,- DM, alle Extras. Tel. 08178/4977

Qualitäts-Verdecke
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Hardtops, Leder
- alle Fabrikate
- große Auswahl
- günstige Preise

kostenl. Farbprospekt von Pf. 960, 7440 Nürtingen 6
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
☎ 07022/5884

4xGTV 6/2.5, ab 16.990,-. 0651/87063 H

Spider 2,0, Bj. 7.86, v. Extr., w. u. NP. Tel. 0651/8919 od. 86503

GTV 6/2.5, Bj. 85, schwarz, tief u. breit usw., 23.900,-. 02826/7470 H

Alfa Romeo-Motoren und -Getriebe
alle Typen, auch Oldtimer, mit Jahres-Garantie.
Ersatzteile-Expreßversand
MOTORENTUNING für Sud - 33 - 2000 - GTV 2.5
Katalog gegen Einsendung von DM 5,–
PS-Schulze · 6418 Hünfeld · Tel. 06652/3813

7 x 15 Ronal P7, neuw. 089/3106943

Spider 2.0, 4.84, 44000 km, rot, S.heft, Led., VB 19.500,-. 06374/1258

Spider 2,0, Mod. 85, EZ 3.86, Alu, rot, 23500 km, VB 23.000,-. 07225/5721

GTV 2,5, met., 84/89, Topzust., 36000 km, VB 18.500,-. 05136/1477, ab19 h

Zender Alfa Sport
Verkauf, Service
und Spezialausstattungen.
Ständige Ausstellung.
(Farbige Info-Mappe DM 5,–
Stichwort: Alfa Sport).

Zender Alfa Sport · Florinstraße
5403 Mülheim-Kärlich · Telefon (0261) 28671
Zenders

GTV 6/2,5, Bj. 4.81, TÜV/ASU neu, 225/50 VR 15, Zender-Umb., tiefer, Bilstein-Fahrwerk, Schalensitze, H-Gurte, Sportlenkrad, VS. Tel. 07721/63066

Zender-Spider 2,0, 86, 20000 km, viele Extras. Tel. 0931/96960

Bertone 2000, Bj. 72, TÜV 7.88, Ital.-Import, rosso, ATM 5000 km. Tel. 09832/7489 H

NEUTEILE PASSEND FÜR ALLE ALFA ROMEO
Superpreise · täglicher Expreßversand
Katalog gegen Einsendung von 6,– DM anfordern
Fa. Spitzer, D-5450 Neuwied, Königsberger Str. 12
☎ 0-02631/53018 + 53019 · Telex 867724

Montreal, 74, 38000 km, einmal. Orig.-Zust., VB 30.000,-. 08131/71000

Neu- + Gebraucht. f. alle gängigen Alfamodelle, günstig. Telefon 07276/7651 H

Spider 2.0 Ltr., Bj. 86, 12800 km, wie neu, 20.900,-. 0228/674042, abds.

Alfa Romeo Bertone 2 Ltr., Bj. 73, 1. Hd., 33000 km, Zust. 1a, bl.-met., Led.-Ausstg., 14.900,-. 06322/66722 H

Alfa 90 2,0, silbergrau-met., 6.85, 41500 km, tiefer, Extras, 8f. ber., 1. Hd., VB 18.500,-. 07361/32512

Auto Staffen
EG & US NEUWAGEN
D-7080 Aalen, Tel. 0 73 61/4 32 32, Tx. 7 13 749
Pontiac Fiero ab DM 29.000,– ● Firebird ab DM 31.500,– ● Camaro ab DM 31.500,–
Corvette ab DM 66.900,– ● Blazer ab DM 32.900,–
Jeep Wrangler ab DM 31.900,– ● Cherokee ab DM 33.900,–
Toyota Supra DM 41.500,– ● HJ 61 LX DM 4 .500,–
Weitere PKW + Allradmodelle Zubehör auf Anfrage

GTV 6, Mod. 84, anthr., 75000 km, breit, tief, Alu, P6. 089/1577171, abends

GTV 1750, 72, VB 8000,-. 09771/2888

GTV 2,5, 6.83, rot, 70000 km, 11.950,-. 069/4980140

GTA 1300, 32.000,-. 0228/470768 H

Cabrio-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perfekt, schnell und preiswert
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/47 57 96 u. 47 47 50

Spider 1,6, Bj. 78, TÜV/ASU neu, 7400,- DM,; Oldie-Motorrad, Bj. 1940, 4700,- DM, Tausch o. Wertausgleich. Tel. 05551/3956

Spider 1600, EZ 4.87, 14000 km, rot, Alu, 21.900,-. Tel. 089/4302389

Wir machen mehr aus Ihrem Alfa Romeo. Wir haben das richtige Zubehör-Programm. Info-Set gegen 3,– DM Schutzgebühr.
Delta Autotechnik GmbH
Arnoldsweilerstraße 47
5160 Düren · ☎ 02421/17590

75 2.5/6, rot, Bj. 86, Kompl.umbau, 24.900,-. Tel. 02826/7470 H

Alfa 90, Bj. 11.85, Kompl.umbau, 130 PS, 17.500,-. T. 02826/7470 H

Spider 20, Bj. 85, 60000 km, Alu, RC, 1a Zust., 22.000,-. 07321/62060

GTJ, 1a rest., 8500,- Neuteile, Alu, 2 Ltr., 150 PS, VB 9900,-. 02363/8913

Amerikanische Wagen

Chrysler Le Baron Cabrio, 8.85, 2,2-Ltr.-Turbomot., 112 kW, 26000 km, Led., Klima, el. Sitzverst., Autom., el. Cabrio-Verd. etc., 29.500,-. 0211/312626. H

US-Gebrauchtwagen: Billigstpreise
American Car Show
Tel.: 0211/340055

AMC Pacer, 79, gepfl., Aut., Serv., 45000 mls, 3600,-. Tel. 09161/4894.

Doge Van B300, 79/89, 7,2 Ltr., Autom., 55000 Meilen. 0911/673312.

86er Corvette Targa, rot, alle Extr., 16000 km, TÜV 10.89, absol. neuw., 59.000,- DM, von Privat. Telefon 06132/2992.

Mach I 71, 1a Zust. 0911/619306.

VERBUNDGLAS-FRONTSCHEIBEN für US-Fahrzeuge
sm Autoglas (05204) 4080
Händler: Angebot anfordern!

Mercury Cougar, Bj. 85, V6, 3,8 Ltr., 25000 km, hellblau-met., Autom., 32.000,- DM. Telefon D-06173/4243, 15-18 h.

BARRETTA MOTORS
CARS · ERSATZTEILE · REPARATUR
GM · FORD · CHRYSLER · AMC · JAGUAR
Großes Ersatzteil-Lager · Getriebe · Motore
Autoglas · Reifen · Zubehör · tgl. Expreßvers.
Weihenstephaner Str. 32, 8 München 80
☎ 089 - 436 25 78 · 436 25 88

Mercury Cougar, Bj. 84, Frontschaden, fahrber., 8550,-. 06301/1627 v. 9-18 h H

Trans Am Targa, Bj. 83, (neues Modell), 30000 mls, 5 Ltr. V8, a. Extr., Heckschaden, fahrbereit, VB 13.500,-. Tel. 06301/1627 od. 06301/30513

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
US-Ersatzteile: Ford GM · Chrysler · AMC
Direkt-Import sofort per Luftfracht.
Original- + Zubehörteile. Händlerservice
Eurotrade Wilhelm H. Beintmann, Kfz-Handel
7303 Neuhausen/F. · Tel.: 07158 65523 · Tx.: 721854 hawad
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Dringend! Su. V8 Schalter 0711/512536

73er Mustang, Mach 1, Cabrio, in Superzust., mit Motorchrom, Chromfelg. , Breitr., TÜV, f. nur 16.900,- z. verk, Inzahl. + Finanz. mögl. 06226/7411, Blower Motors GmbH, Meckesheim H

US-ERSATZTEILE – ZUBEHÖR – GEBRAUCHTTEILE FÜR PKW – OFF ROAD – VAN
★★ *Dollar-Rutsch: Preise im Keller!* ★★★
Headers-Satz 278,– / Chrom-Sidepipes (inkl. Dampfer) Paar ab 328,– / Holley 600er Vergaser 428,– / 10x15 Chromfelge 228,– Hi-Jacker-Satz 268,– / Bremsklotze (Camaro Trans Am) Satz 42,– Erweitertes Angebot: 2 Kataloge, 400 Seiten, DM 15,–!
HUBSPEED
Tel. 0931/18844 bzw. 18855
Sartoriusstr. 2 · 8700 Würzburg

Trans Am, 84, 22.000,-. 030/3028836

US-Automobile sowie neue u. gebr. **GM-Teile.** 06032/33911 H

US-Motoren/Getriebe, amer. Mot. Trenz, Tel. 09605/2552, Tx. 63714 H

Heidelberg-Motors
US-PKW- und Van-Verschleißteile. Die Fa. mit dem größten Lager a. Hd. Motoren, Getriebe im Austausch. Viele Gebrauchtteile, eigener Import und eigene Reparatur. Tel. 06221/302251 H

US-Cars u. Parts. 040/856810 H

Nur Ihr autorisierter GM-Händler bietet
Ständige Sonderschau und Großauswahl
Unsere Vorteile
- Volle GM-Werksgarantie
- Direkte GM-Ersatzteilversorgung
- Geschultes Service-Personal
- Ständig große Neu- u. Gebrauchtwagen-Ausstellung

Cadillac Fleetwood, Cadillac Seville, Cadillac Allante, Camaro Cabrio, Monte Carlo Coupé, Caprice Lim./Station, Pontiac Bonneville, Pontiac Trans Am Coupé, Pontiac Fiero Coupé, Buick Le Sabre, Buick Park Avenue, Corvette Coupé/Cabrio, Big Blazer, Jimmy Blazer

GM *Das interessanteste Autohaus der Welt*
AUTO BECKER
Suitbertusstraße 150 · 4000 Düsseldorf 1 · Telefon 0211/3380-1

US-Ersatzteile
und Zubehör
Der neue KATALOG '87 ist da!
565 Seiten inkl. Preisliste in deutsch für DM 20,– (Scheck/Schein)
KTS ist immer Günstig!

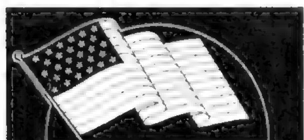
KTS American Parts
040 - 51 20 57 Heselstücken 4 · 2000 Hamburg 61
Telex 2 14 835 ktsd

US-GEBRAUCHTTEILE, PKW-ANKAUF, auch Unfall etc., US-Cars. Tel. 0228/317751 H

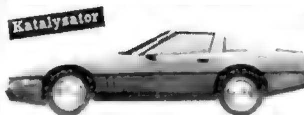
US-Ersatzteile. 089/8128106 H

NEUERÖFFNUNG IN BERLIN
EXKLUSIVER AUTOSALON
Top-aktuelles Angebot aller Corvettes von Baujahr '56 bis heute
SUPERVETTES
Service, Werkstatt und Beratung
Autotechnik Supervettes GmbH · Offenbacher Straße 98–100 · 6078 Neu-Isenburg
Telefon 06102/1345 · 33034 · 33035
Supervettes GmbH · 1000 Berlin
Kurfürstendamm 138 · Telefon 030/8921000

Pontiac Tempest Custom Cabrio, Bj. 66, TÜV 9.89, Overhead Cam, 6 Zyl., Topzust., 12.800,-. 0421/425060



AMERICAN CAR SHOW
Wer bietet mehr?
- Großauswahl (ständig ca. 30 versch. Modelle vorrätig)
- Günstige Preise
- Individuelle Beratung
- Garantie-Abwicklung
- Werkstatt-Service
- Expreß-Ersatzteildienst



Corvette Coupe



Cherokee
Sonderpreise für 87er Modelle
Wir liefern sämtliche US-Fahrzeuge zulassungsfertig mit deutschem Brief.
Werkstatt-Tel. 0211/346088
TELEFON 0211/340055
OBERBILKER ALLEE 57
4000 DÜSSELDORF 1



GMC „GV8“, Karosserieumbau f. Camaro – 82, Bereifung 245 a. 8" v. u. 295 a. 10" h., m. TÜV, standfeste Motoren, Fahrwerksabstimmung. G-Design A. Kuhn, v. 9-12 Uhr Tel. 08754/1275.

59er Cadillac Cabrio, VB 45.000,-; Oldsm. Tornado 79, VB 11.900,- DM. Tel. 08841/8137

CHEVY POWER US-CAR-SERVICE
Wir bieten: neue und gebrauchte US-Cars
Motoren- und Getriebeüberholung
Reparaturen und Tuning aller Art
Ersatzteile, Reifen, Felgen, Zubehör
Wir geben den günstigen Dollarkurs weiter.
5450 Neuwied 22 (Gladbach) · Marc-Chagall-Straße 6
Telefon 02631/49007 · 49008 · Telex 867601

Reisemobil Dodge Van, 125 PS, 5,1 Ltr., EZ 1.81, Sonderlack, RC, 8 Zyl., Klima, Autom., Standhzg., AHK, VB 19.500,-. Tel. 07306/32614

Mercury Cougar, Bj. 83, unfallbeschä., fahrber., kompl. Ausst., DM 6840,-. Tel. 06301/1627, v. 9-18 h H

AUTO KEIMER GMBH
2842 Lohne — Am Sportplatz Tel. 04442/3066-67
GM-Teile · GM-Service · GM-Ausstellung
Neuwagen, erstklassige US-Gebrauchtfahrzeuge, größtes Angebot in Niedersachsen.
American cars by General Motors

Mustang Cabrio T5, 70/89, gepfl., DM 11.900,-. T. 0211/672684 od. 299572

Spider 2000, Baujahr 85, 70000 km, 17.500,-. Tel. 0571/87222

★ **US-Direktimport zu US-Händlerpreisen** ★
Alle US-Typen ab Lager o. kurzfristig lieferbar
Fa. Körner GmbH · Tel. 02 09 - 37 62 20

US-REIFENPREISE, Tel. 07361/43232 H

US-Import, Autos neu u. gebr., Teile, Motortuning, Camaro, GTA, Corvette. Albers, Tel. 040/7542280 H

US-AUSPUFFANLAGEN
☎ 06301/9700 H

Dri. ges. US-Cars. 040/5592084/85 H

Chromfelg. m. TÜV f. al. US-Cars. Becker Auto-Technic, 040/5592084/85 H


Autoglas für alle Import-Fahrzeuge
Versand + Montage: Detmolder Str. 351 · 48 Bielefeld 1 · 0521/24737

US-Fahrz. ges. Tel. 0511/812434 H

US-CAR-RANCH b. Augsb. Telefon 08237/7681 H

US-Direktimport zu US-Hdl.-Preisen, alle US-Typen lieferb. 0209/376220 H

Ford Mustang Cobra, V8, EZ 4.80, dt. Zulassung, Extr., guter Zustand, VB 4.700,-. Tel. 07940/2640

US-Auto-Teile-Service
Fritz Schröder · Osdorfer Landstraße 184
2000 Hamburg 53 · Telefon 040/801071
Telex: 211991 fsch d

Chrysler Le Baron 5,1 Ltr., 124 kW, Bj. 79, DM 6500,-. T. 02942/1276

US-Teile
neu und gebr., Breitreifen und Chromfelgen, An- und Verk. von US-KFZ: **Camaro Targa,** 80, Topzust., Breitreif., 13.800,- und **Super-Camaro** mit Chromfelg. und Breitreifen f. 9300,-, Inzn. mögl. Blower-Motors, 06226/7411 H



MINI-VAN
Maxi-Ausführung
Mini-Preis.
Der Renner aus USA jetzt für Europa.
GM-6-Zylinder-Aut., DM 47800,– inkl. TÜV, Klimaanlage u. Extras.
☎ 06202/15753 (Raum MA) · ☎ 06074/7438 (Raum F)

US-Car-Service, Reparaturen, Ersatzteile, An- u. Verkauf, Schrottankauf. Tel. 02246/8822 H

US-Autoteile
Verschleiß · Tuning
Chrom · Reifen
Felgen

SPEED SHOP
2000 Hamburg 70 · Friedrich-Ebert-Damm 196
Telefon 040/661454 + 52

Dodge B 300 Van 5,2 L, Autom., verb. Spoiler, Sonnenblende, grüngetönte Scheiben, Samt u. Holzausbau, Bereifung 265/50/15, 295/50/15, 15x8, 15x10 Chrom, VB 14.800,-. 02173/51932

USA... USA... USA-Import
Direkt-Import. Seit 15 Jahren
Erfahrung mit allen US-Marken.
OCM, Tersteegenstraße 8
4000 Düsseldorf, Telefon: 0211/434646
OCEANWIDE MOTORS GMBH

Direkt aus USA
1954, Olds-Klassik 88, 2türiges Coupé, Autom., V8-Masch., Turbolader, 4850,- $. 1954 Ford Pick-up, short box, Autom., V8, Show-truck, 6865,- $. Kontakt: Hans Hofmann, 3510 Ex-Street, Lincoln/Nebraska 68803. Preise mit Verschiffung. Tel. 0014024674021

US-Cars, Großangeb. Stänð. 40 Fzg. neu u. gebr., 4WD, PKW, Kombi, Corvette, Jeep, Blazer, Bronco, Zub., E-Teile, Autom.-Getriebe Rep., Werkstatt, Kotfl.verbr., Spoil. f. fast al. Fzg. Dring.: US-Fahrzeuge-AN-KAUF, 0203/705161, Duisburg, Tx 8551471 USCA H

US-Direktimport Auto-Bläcker, 4300 Essen, Langenbrahmstr. 27. 0201/470601 H

US-Autos nach Ihrem Wunsch, Ersatzt., Zubehörteile, zu Tiefstpreisen. Tel. 0721/787945 H

Apal

Speedster, 3.86, 1. Hd., Stereo, rot, DM 22.500,-. 0221/831041 H

Aston Martin

Aston M. DB-V8 Saloon, Bj. 1972, gold-met.. Tel. 02238/50787

ASTON MARTIN-LAGONDA
Import und Service
Merz und Pabst
Alexanderstraße 46 · 7000 Stuttgart 1
Telefon 0711/233111

Aston-Teile-Import. 02102/15342 H

Aston Martin V8, 1976, metallic, Color, Klima, 78000 mls, RHD, DM 34. 800,-. Tel. 06403/71791

NEU
TROST
-MULTI-FUNCTION
Schützt vor Korrosion.
Löst festsitzende Teile.
Verdrängt Feuchtigkeit.
Startet nasse Motoren.

✔ MULTI-FUNCTION wurde für die Luftfahrt-Industrie entwickelt um mit einer Flüssigkeit verschiedene Aufgaben und Probleme zu lösen.

✔ MULTI-FUNCTION hat höchsten Korrosionsschutz.

✔ MULTI-FUNCTION verdrängt Feuchtigkeit, schützt Ihre Zündanlage und verhindert Kriechströme.

✔ MULTI-FUNCTION beseitigt Quietschen, Knarren und löst alle festsitzende Teile.

✔ MULTI-FUNCTION hat unendlich viele Anwendungsgebiete wie Industrie, Waffen, Elektrik, Schiffahrt, Landwirtschaft, Haushalt und Büro.

Erhältlich bei den Händlern von: Alfa Romeo – Austin Rover, Leyland – Peugeot Talbot – und im Fachandel.

DR. OSKAR TROST INDUSTRIE- UND AUTO-CHEMIE
2350 NEUMÜNSTER · ODERSTR. 38

D & W. WIR HE

Leichtmetallfelgen und Breitreifen sind ein heißes Thema. Sie verschieben die gesamte Optik eines Automobils vorteilhaft ins Sportliche. Doch sie sind nicht nur Optik – sondern bleiben in allererster Linie Essentials in punkto Fahrtechnik und Sicherheit. Da darf es unserer Ansicht nach zwischen Optik und Sicherheit keinerlei falsche Kompromisse geben. Wer hier einfach irgendwas aufzieht und anschraubt, läuft unter Umständen Gefahr, an den technischen Notwendigkeiten seines Autos vorbeizubasteln. Manch optisch eindrucksvolles Leichtmetallrad kann sich hinterher am jeweiligen Fahrzeug durchaus als weniger ein-

Heiß und satt:
Mit breitem Rand und Fulda Y 2000.

Hier sind die Superräder für Liebhaber extra-sportiver Autos: Lieferbar in silber- oder schwarz-poliert für Audi 80 (Typ 81), BMW 3/1 (außer Allrad), VW Golf, Jetta, Scirocco, Passat. 7 x 15 + 195/50 VR 15. Incl. Montage und Auswuchten:

Für faire DM 458,–

Reifengröße	DM
K3Q	
155 R13	89,–
175/70R13	108,–
175/70R14	119,–
175 R14	127,–
185/70R13	109,–
185/70R14	135,–
185 R14	139,–
K3T	
175/70R13	119,–
175/70R14	138,–
185/65R15	167,–
195/65R14	169,–
195/65R15	179,–
195/70R14	199,–
205/70R14*	219,–
205/65R15	217,–

* Profil K2T

Natürlich sind alle Winterreifen auch mit Stahlfelgen lieferbar.

Centra-Leichtmetallfelgen, schwarz-poliert, kostenlos montiert und gewuchtet, mit Fulda Y 2000, für VW Golf, Jetta, Scirocco. 5,5 x 15 + 195/50 VR15 =

DM 298,–

38 D&W-Shops

1000 Berlin 31
Boxen-Stop
Katharinenstr. 27
Tel. 030/8919083

2000 Hamburg 54
Diebenau KG
Schnackenburgallee 7
Tel. 040/857020

2390 Flensburg
Jürgensen & Sohn
Lilienthalstr. 6
Tel. 0461/52031–32

2400 Lübeck
Buchholz
Steinrader Damm/
Rapsacker 2
Tel. 0451/895051

2850 Bremerhaven
Kleinert KG
Rheinstr. 106
Tel. 0471/21937 + 20214

2870 Delmenhorst
Autohaus
Engelbart GmbH & Co. KG
Hasporter Damm 142-150
Tel. 04221/60285 + 61161

2900 Oldenburg
AZB Autozubehör
am Storchennest
Ammerländer Heerstr. 246
Tel. 0441/7707177

2974 Pewsum-Gewerbegebiet
Auto Mergner
Adolf-Köppe-Str. 7
Tel. 04923/1515

3000 Hannover 1
Auto Gaida
Schulenb. Landstr. 103/
Ecke Sorststr.
Tel. 0511/3524343

3300 Braunschweig
I&D Ilksoy und Drawe
Autoteile oHG
Güldenstraße 41a
Tel. 0531/16181

3400 Göttingen
K.-J. Sachse
Große Breite/
Lutteranger
Tel. 0551/373666

3500 Kassel
FEKA
Industriepark Waldau
Gobietstr. 4
Tel. 0561/584071

4400 Münster
enn · eff
Grevener Str. 61
Tel. 0251/295333

4800 Bielefeld 1
Karat GmbH & Co. KG
Herforder Str. 221
Tel. 0521/38677

4920 Lemgo
ASG
Auto-Styling-Ges. mbH
Lagesche Str. 61
Tel. 05261/5835

5000 Köln-Nippes
Autohaus Jansen GmbH
Niehler Kirchweg 39/
Ecke Neusser Str.
Tel. 0221/769076

5100 Aachen
Hubert Souren
GmbH & Co. KG
Am Gut Wolf 10 + 12
Tel. 0241/153084

5270 Gummersbach 31-Vollmerhausen
Autoland GmbH Höfer Ohl
Tel. 02261/72135 + 76331

5500 Trier
Autohaus Mendgen GmbH
Herzogenbuscher Str. 5
Tel. 0651/28013-14

5900 Siegen-Eiserfeld
Weis GmbH, Freiheitsstr. 6
Tel. 0271/381056 + 385911

6252 Diez/Lahn
Kotinsky Automobile GmbH
Koblenzer Str. 17
Tel. 06432/81059

6750 Kaiserslautern/Hohenecken
Autohaus Berndl
Im Erfenbachertal 20
Tel. 0631/56064-66

BEN IHR AUTO.

drucksvoll erweisen. Genau hier profitieren Sie von unserer jahrelangen Erfahrung als Deutschlands Nr. 1 für sportliches Auto-Zubehör. Wir kennen nicht nur den Markt für sportliche Leichtmetallräder aus dem Effeff, sondern haben außerdem all unser Wissen konsequent auch in eigene Entwicklungen gesteckt. Das bringt Ihnen nicht nur die Gewißheit von sicherer Profi-Qualität, sondern kann Ihnen außerdem Ärger – und nicht zuletzt manche unnütze Ausgabe ersparen.

DEUTSCHLANDS NR. 1 FÜR SPORTLICHES AUTO-ZUBEHÖR.



ARC-Leichtmetallfelgen, silber-poliert, kostenlos montiert und gewuchtet, mit Fulda Y 2000 für Mercedes.

7 x 15 + 195/50 VR15 = 389,–
7 x 15 + 205/60 HR15 = 398,–



Centra-Leichtmetallfelgen, 6x13, schwarz-poliert, für Audi 80 (Typ 81), VW Golf, Jetta, Scirocco, Passat, Polo, Derby.
DM 129,–



Centra-Leichtmetallfelgen, 6x14, silber, für Audi 80 (Typ 81), BMW 3/1, Opel Kadett D, E (nicht GSI 2,0), Ascona B und C, Manta B, VW Golf, Jetta, Scirocco, Passat.
DM 148,–



Fulda Winterreifen K3. Der Kristall 3 – spursicher auch bei tiefem Schnee und unter härtesten Bedingungen. Dabei nur geringe Abrollgeräusche bei trockener Straße (K3Q bis 160 km/h, K3T bis 190 km/h)



Centra-Leichtmetallfelgen, schwarz-poliert, abschließbar, kostenlos montiert und gewuchtet, mit Fulda Y 2000, für Audi 80 (Typ 81), BMW 3/1, Opel Kadett D, E, Ascona C, VW Golf, Jetta, Scirocco.
6,25x15 + 195/50 VR15 =
DM 398,–

Fulda Y 2000 auf Centra schon ab DM 375,–

Centra-Leichtmetallfelgen, schwarz-poliert, abschließbar, kostenlos montiert und gewuchtet, mit Fulda für Audi, BMW und VW.

6 x 14 + 185/60 HR 14 = 375,–
6 x 14 + 195/60 HR 14 = 385,–
7 x 15 + 195/50 VR 15 = 418,–
7 x 15 + 205/50 VR 15 = 498,–







D&W-Komplett-Räder mit Yokohama, Dunlop, Pirelli oder Uniroyal auf Anfrage.

6900 Heidelberg/ Rohrbach Süd
Penninger GmbH
Redtenbacherstr. 4
Tel. 06221/300651

7302 Ostfildern-Nellingen
Priesner & Sohn
Gehringstr. 22
Tel. 0711/415644

7500 Karlsruhe-Knielingen
V. Zschernitz GmbH
Schoemperlenstr. 6
Tel. 0721/554077 + 554981

7800 Freiburg
Merkle
Wiesentalstr. 3
Tel. 0761/441079

7823 Bonndorf/ Schwarzwald
Autohaus
Alfred Krissler
Lenzkircher Str. 3
Tel. 07703/278

7858 Weil/Rhein
Auto König
Müllheimer Str. 56–58
Tel. 07621/71710

7910 Neu-Ulm
BAMO GmbH & Co.KG
Dieselstr. 9
Tel. 0731/81046–48

7968 Saulgau 1
Auto Gaiser GmbH
Wiesenstr. 9
Tel. 07581/4004

8000 München 45
Blomberger
Schleißheimer Str. 395
Tel. 089/3513614

8070 Ingolstadt
Eichenseher  NEU
Asamstr. 2
Tel. 0841/65500

8500 Nürnberg
ACES
Schweinauer
Hauptstr. 145
Tel. 0911/662929

8580 Bayreuth
Knoll GmbH
Ritter-von-Eitzenberger-Str. 9
Tel. 0921/918-0

8630 Coburg
Knoll GmbH
Rodacher Str. 65a
Tel. 09561/6181

8720 Schweinfurt
Roland Oswald
Hauptstr. 5
Tel. 09721/89998

8900 Augsburg
Vogel + Richter OHG
Bgm.-Wegele-Str. 18/ Ecke Steinerne Furt
Tel. 0821/701071

8990 Lindau
Ederer GmbH
Bregenzer Str. 67
Tel. 08382/7138

Verkaufszentren

BOCHUM
Dückerweg 21
direkt an der B1
4630 Bochum-Wattenscheid
Telefon: 02327/327-0

FRANKFURT
In der Schildwacht 15/ Mainzer Landstraße
6000 Frankfurt-Griesheim
Telefon: 069/399093

Sollte kein D&W Verkaufs- und Beratungsstützpunkt in Ihrer Nähe sein, rufen Sie uns bitte an:
☏ Telefon-Verkauf: 0 23 27/3 27-1 11

AMS 22

Caramba
KST 100
Kunststoff-Tiefenpfleger

Audi

Audi 200 Turbo, Bj. 10.83, Autom., SSD, Radio, ZV, el. FH, TÜV 2 Jahre, 20.400,- DM. Telefon 02253/3058-3059.

200 Avant Quattro, 11.85, met., Klima, ESSD, Velour, el. FH, ZV, Bordcomp., RC Delta, Reling, NP 70.000,- DM, VB 35.000,- DM+ 14% MwSt. Tel. 06026/1469.

300 VW-Audi-Jahreswagen v. WA. ständig abholbereit in Wolfsburg 28 **Hoffmann · Tel. 05365/613**

200 T Quat., 10.86, Mod. 87, 9000 km, Klima, 8×15 Alu, 215 VR 50, HiFi-RC, Fwk., tiefer, Kotfl.verbr., RCS, schw.-met., 59.000,-. Tel. D-02233/75091. H

Audi Urquattro, 200 PS, alpinweiß, Klimaanl., ABS, Telefonbausatz, Chefwagen. Tel. D-07445/18134.

200 Quattro, Kat., EZ 86, alle Extr., sehr gepfl., NP 75.000,-, für 49.000,- + MwSt. zu verk. Tel. D-09521/5677.

Nockenwellen

für Straße, Sport, Versuch
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
5630 Remscheid · ☎(02191) 561317 aus Nord · ☎(02191) 561318 aus Süd

Audi 200 5T, Mod. 84, 150000 km, gepfl., 15.700,- DM. Tel. 07195/73659.

Audi 200 Turbo, EZ 8.86, tiefgel., umgeb., fast alle Extr., 55000 km, VB 46.000,-. Tel. 07572/5001.

200 PS Audi 90 Quattro, orig. Audi-Motor, Sportfwk., ABS, Klima, SSD, Centra 7×15, 215/50 VR 15, usw., 8.85, 82000 km, DM 36.000,-. V.A.G. Auto-Schäfer, 05247/2518. H

Quattro Mouton Cpé., 136 PS, 1.86, 22000 km, schw.-met., rot. Ledersitze, Stereo, Aufstellda. u. a. Extras, DM 32.000,-. Tel. 0731/84477

Coupé GT, perlmuttweiß, Ledersitze, sämtl. Extr., VB 19.000,-. 07142/55984

100 CC TD, Mod. 87, DM 30.000,-. 09642/481. H

Suche Audi Urquattro, satinschwarz! Tel. 0531/43027

Urquattro, (200 PS), 8.80, 75000 km, Leder, neu, 22.800,-. 06331/47382 H

Quattro Coupé, Bj. 5.86, 136 PS, 39000 km, zermattsilber-met., Vollausstg., DM 33.500,- inkl. MwSt. Tel. 09306/2124

Audi 80 Quattro 5E, EZ 3.83, 56000 km, 180 PS, Spiess-Motor, 21000 km, rundum Spoiler, Alu 7×15, 205/50/15, Koni, SSD, Color, Servo, 4 M+S, rot-met., Topzust., umsth. zu verk., VB 17.950,-. Tel. 06021/60719.

200 Quattro Kat, EZ 3.87, 19000 km, graph.-met., Vollausst., DM 52.900,-. Kfz-Teika, Tel. 0209/514585 H

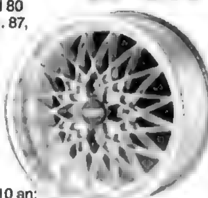
Quattro, 200 PS, 81, a. Extr., top, Inzahl., VB 22.000,-. 02739/2617

Unfall-Audi 80 Quattro, 7.87, Vollausstg., NP 48.000,-, f. 19.500,- DM, fahrbereit. Tel. 0214/67789

100 CS Quattro, Bj. 5.87, Perlm.-Effekt, ABS, SD, div. Extr., 12000 km, 48.000,-. 07732/4041 (Herr Kitzing) H

90er Quattro, neu, Vorf.wag., EZ 6.87, nilgrün-met., Led. grau, Sportausstg., Procon-Ten, AHK, Vollausstg., NP 63.300,-, VP 55.000,- inkl. (v. Priv.). Tel. 08421/1348 od. 4718

200 Turbo, 84, anthr.-met., ABS, SSD, 73000 km, 19.950,-. 069/4980140

AUF BREITER SPUR
NEU für AUDI 80 Mod. 89 ab Bj. 87, EXIP-Rad, 15700-K, 7 J × 15, ET + 38 mm
Bereifung 195/50 R 15, 195/60 R 15, 205/50 R 15
Fordern Sie Prospekt Nr. 10 an:

EXIP GmbH & Co KG
Postfach 1720, 7520 Bruchsal

Audi 80, 1,8 S, EZ 6.87, tizianrot-met., US-Kat, 90 PS, SD, ZV, RC, Preis VS. Tel. 07441/2753, abds.

Audi 200 Turbo, 2.84, 62000 km, 182 PS, ESSD, ABS, Garantiekarte, 27.500,- DM, i. A. Tel. 05641/3097 H

Suche Audi 80 1.9 E, ab Bj. 86, Rate 800,- mtl. Chiffre MK22/142004

Treser 200 Turbo Quattro, M 85, 63000 km, 250 PS, alle Extr., NP 150.000,-, f. 59.000,- inkl. Mwst. 089/1414885

Audi 200 Quattro, 6.85, 75000 km, VB 29.000,-. 07161/68941, H. Senf + sonntags: 07231/766641



Katalog '87 für VW und Audi anfordern (DM 10,– bar o. V.-Scheck)

Umweltschutz + Kraft
1,9 E-KAT / 130 PS – 210 km/h
incl. Einbau DM 3.500,–
Weitere 55 Kraftmotore
Das Superfahrwerk mit Komfort
50 mm tiefer DM 1.228,–
Die Exclusiv-Felge
breit + pflegeleicht + silberpoliert DM 370,–
nothelle
Kraft
Komfort
Sport
Wir empfehlen Bridgestone Reifen RE 71
4330 Mülheim/Ruhr · Cäcilienstr. 10–12 · Tel. (02 08) 42 20 78

Audi-Jahreswagen, alle Modelle direkt aus Wolfsburg, ca. 20% unter empfohlenem Neupreis. 05364/3994 od. 1005 H

Jahreswagen-Werkswagen, Bestell. n. Wunsch, ab 3 Mon. alt. Loth-Automobile, 0261/45602 H

Quattro, 200 PS, Bj. 10.83, alpineweiß, ATM ca. 9000 km, Digitalcockpit, Sprechcomputer, Klima, ZV, el. FH, el. Spiegel, Recaro, Alpine Supersound, VB 33.900,-, privat. 07621/12320

Quattro, Bj. 83, 92000 km, kein ATM sond. neuer Motor, 13000 km, neuer Turbo, s. v. Extras, RC, a. Kundendienste, VB 29.800,-. Tel. 089/1572624

Audi 80 GTE, Bj. 83, VB 11.500,-. Tel. 06081/8772

Katalog (5,–) o. Prospekt anfordern. **KAMEI** Postfach 3580 · 6200 Wiesbaden

Audi Quattro, 200 PS, EZ 12.81, weiß, el. FH, ZV, Color, 106000 km, werkstattgepfl. Tel. 06047/2521, ab 18 h

Audi 90, 136 PS, EZ 1.86, 25000 km, schwarz-met., SD, DM 20.000,-. Tel. Belgien, 0032/11564154

Quattro, 200 PS, 2.83, 63000 km, VS. Tel. 07268/1626

Audi 200 Turbo Quattro, EZ 7.85, 53000 km, steingrau-met., LM, AHK, Klima, ABS, el. FH, Sportsitze, ZV, RC-Stereo, NP 70.000,-, VB 39.500,- inkl. MwSt. T. 07433/34606 od. 07475/1001, App. 3

Austin



Austin Maxi, Bj. 78, AHK, s. gt. Zust., 2 Jahre TÜV, VS 4000,-. 06423/7915

Healey 3000 MK3 Liebhaberfahrzeug, alle Extras. Tel. 0212/816005

Austin-Teile-Import. 02102/15342 H

Austin-Healey-E.-Teile: 02943/568 H

Mini- u. Inno-Cooper-Teile, zu verk., wer braucht was. Tel. 07823/2838.

Expreßversand · Neuteile passend für
Innocenti 90/120 und Mini-Typen
Fa. Spitzer · D-5450 Neuwied · Königsberger Str. 12
D-02631/53018 + 58821 · Telex 867724

Mini Kombi, VB 5400,-. 0211/276470.

Rotary-Speed, Racing-Tuning, Zubehör, Ersatzt., Preisliste. 089/764827 H

Orig. Austin-Healey-Teile
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410656

Gutachten + Hilfe für Mini Vollcabrio gesucht! Tel. 05657/7134

AUSTIN
ORIGINAL-ERSATZTEILE.
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. **Mit Komplett-Garantie** (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

Die neue Dimension!
Audi 80/90 designed by
GFL SPORTLINE
Kompletter Bausatz mit Heckflügel incl. TÜV DM 1997,28
GFL TECHNIK
Fordern Sie ausführliche Unterlagen an.
AUTO-TECHNIK + DESIGN
7332 Eislingen, Stuttgarter Str. 186
Tel. 07161 / 83011, Telex 727342
AUTO-Race Bonn GmbH 5300 Bonn 1, Bonner-Talweg 215, Tel. 0228 / 221717
RKS Autozubehör GmbH A-5020 Salzburg, E-Fuggerstr. 2, Tel. 0662/29066, 29280, Tx 632431

Bentley

Bentley MK VI, Bj. 50, optimaler Zust., DM 78.000,-. Tel. 0043/5574/31356 oder 0043/5572/62584.

Bentley-Graber Coupé, Bj. 1953. Rarität: Einzelanfertigung. Zum Restaurieren, dem Meistbietenden. Tel. CH-0041/56/741031

Bentley T1, Bj. 76, burgunder, wie neu, Pr. VS. T. 0251/20689 od. 55574

Bitter

Bitter SC, 8.82, 46000 km, Autom., Led. beige, el. FH, 26.800,-. Tel. 0211/312626. H

Dring. ges. Bitter. 040/5592084/85 H

Bitter CD, Bj. 79, 89, 2. Hd., Klima, el. FH, VB 28.500,- inkl. 040/784148

4 Ronal Alu-Räder m. Pirelli, 8x 15 235/55, 2000,- DM. Tel. 0721/558618

Bitter CD, Nr. 198, Bj. 76, orig. 80000 km, neu bereift, opt. etwas überholungsbed., 11.900,-. 07071/83889, Mo.-Fr.

BMW

635 CSi, Mod. 83, 94000 km, ATM 13000 km, m. Beleg, al. Extr., a. Klima, a. Inspekt., VB 25.800,-. 0228/229136.

BMW M3 Kat., EZ 4.87, lachssilber-met., alle Extr., außer Klima und Leder, 14000 km, VB 52.500,-. 06155/2739.

Verk. M3-Rads. 15", neu. 0201/604894.

630 CSi, EZ 76, ATM, ATG, Extr., 1a, VB 14.000,-. Tel. 07245/2073, 8-17 h.

Super 525i, 11.84, Umb. 87, 225/245-16 hi., Sebring, SSD, ZV, tief., SA-FW, Kotfl.verbr. hi., Traumoptik, nur FP 24.900,-. Tel. 06423/7639.

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

M 325i/2, 7.86, delphin, 13000 km, 1a, Sportpaket, 34.000,-. Tel. 02628/8422.

Werks- und Jahreswagen 3-5-6-7er äußerst günstig 0731/81046-47 H

M5, EZ 1.86, Topausst., 25000 km, NP 110.000,-, VB 72.500,-. Tel. 0571/21364.

BMW 3200 CS Bertone Coupé, EZ 16.12.1963, lt. Tacho 18820 km, 160 PS, dunkelblau, i. KA DM 22.000,-. Porsche-Direkthändler Scholz, Heidestr. 99, 4630 Bochum 6, Tel. 05351/89017-19. H

Leasing-Vertrag abzug.: BMW M3, lachssilb.-met., ZV, SSD, FH, Sonnenrollo, Rad. Bavaria Elektr. Sound-System, Alarm, 14900 km, Bj. 87, Leasingrate 878,86 + MwSt. Tel. 069/315028.

02 Cabr., 1a, Verk./Tausch. 0431/551145.

Rarität! BMW 2002 tii Touring, 150 PS, Mot. 40000 km, Bilstein-Fwk., Alu, weitere Extr. 07831/317.

325e, Bj. 10.85, fast a. Extr., VB 29.500,-. Tel. 05139/7652, ab 19 h.

BMW-JAHRESWAGEN von WA, alle Typen in großer Auswahl, auch Kat. und Diesel, für Selbstabholer und Wiederverkäufer! JW-Zentrale Brunner, 8317 Hailing, Tel. 09427/505 enorm günstig

BMW 1 Sport, Superausst., s. günst. Gelegenh., orange, 6.79, 43000 km, 138.000,-. I. A. Tel. 040/243511. H

3,0 CSi, Bj. 75, Mot. 40000 km, TÜV/ASU neu, gt. Zust., VB 14.500,-. Tel. 07034/61981.

M3, EZ 4.87, 11400 km, schw.-met., ESSD, el. FH, ZV u. w. Extr., 55.000,-. Tel. 09103/8227. H

535i, Bj. 3.85, 83000 km, 1. Hd., bl.-met., a. Extr., Klima, ABS, Topzust., v. Priv. Tel. 069/7193108.

325i Cabr., EZ 12.86, 12000 km, schw.-met., Led., TRX, RC u.w. Extr., 42.900,-. Tel. 09103/8227. H

Top 325i, 6.86, 20000 km, rot, Somm.fzg., tief., BBS 7×15 205 v., 225/50 h., weitere Extr., VB 33.000,-. Tel. 07052/3604 od. 07156/6799.

M 535i, EZ 9.85, 52500 km, schw.-met., Klima, Led., ABS u. w. Extr., 40.500,-. Tel. 09103/8227. H

325i Allr., EZ 1.87, 12500 km, schw.-met., SSD, TRX, ZV, Shadow u. w. Extr., 43.000,-. Tel. 09103/8227. H

BMW-JAHRESWAGEN!!! Holen Sie Ihren BMW direkt aus Dingolfing. Vergleichen Sie die Preise. JW-Zentrale-Palko · ☎ 08731/71527

735i, 82, anthr.-met., 220 PS, s. gepfl., TRX-Ber., 220/50, neu, Alufelg., Klima, Autom., ABS, AHK, RC, Tempom., el. FH v. u. hi., Wi/Wa, Niveau, 18.900,-. Tel. D-07763/3903.

BMW 3,3 Ltr., nur 950 geb., Bj. 74, 14.000,-. Tel. D-02334/51270.

520i, 81, Extr., 11.500,-. T. D-08639/8041.

MK Motorsport BMW MK 323i, E21 MK Exklusivausst., 160 PS, 37000 km, n. Somm. Pr. VS. Telefon D-04203/5925, ab 19 Uhr.

BMW 325i Cabrio, Neuwag. D-030/4964022.

Cabrioverdecke, Teppich- und Lederausstattungen, Hardtops. Info von **KHM** KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf. 571, ☎ 0711 353064

M 535i, Zust. 1a, 249 PS, 269 km/h, Sommerfzg., Bj. 6.82, außer Klima alle Extr., Alu 225er neu, ABS, NP 82.000,-/VB 25.000,-. Tel. D-06403/3441.

BMW 325e, 4t., Kat., JW, WA, 10.86, 7000 km, cirrusblau-met., Beif.-Sp., RC, Nebelscheinw., Sp.-Fwk., VB 29.000,-. Tel. D-089/4316184, n. 18 h.

323i, Bj. 10.84, 50000 km, 150 PS, 4t., SSD, Color, LM, RC, blau-met., Sachs-Fahrw., el. Spiegel, NP 42.000,-, VB 24.800,-. Tel. D-07761/3638.

Alpina B9, EZ 6.82, ABS, MK-Fahrw., SSD usw., Pr. VS. Tel. D-07221/75055.

Renngetr. f. 4- + 6-Zyl., DM 2000,-, BBS, Tiefb., Rennf. 9+10"×15, DM 2000,-. Tel. D-089/6016729.

BMW Touring 2002 tii, Bj. 72, fast alles orig. Tel. D-04203/2852.

325i, 1.87, 32000 km, dia.schwarz, LM 205er, tiefer, Bilstein, SSD, NP 42.600,-, f. DM 30.600,- inkl. MwSt. Tel. 07131/77540 od. 02762/5048.

323i, Mod. 84, Topausstg., VB 19.800,-DM. 0751/6030, abends 45599.

"ELECTRIC SKY"

Elektro-Antrieb für Stahlkurbeldächer zum Nachrüsten. Schnelle Montage, professionelle Technik, günstiger Preis! Erhältlich für Audi/VW und BMW. Unverbindliche Preisempfehlung ab DM 295,-. **MEHR EXTRAS** Elektr. Fensterheber, Zentral-Verriegelungen, Edelholz-Look-Ausstattungen, Mercedes-Styling, Fanfaren und mehr. Info, Händlernachweis/-Anfragen und Gesamtprospekt von in.pro.

ALLES WAS AUTOS SPASS MACHT

in.pro.® Averhoffstr. 10 · 2000 Hamburg 76 Tel.: 0 40 - 220 10 31-32 · Tx: 2 173 804 cxip d

Verkauf: BMW 735i, Kat., Autom., Bj. Okt. 1986, lachssilber, viele Extr., VB 69.500,-. Tel. 08639/1723. H

Vertrag für BMW 750i, mit vielen Extr., umsth. gegen Gebot zu verk., Liefertermin Mitte Dezember. Tel. 08387/1616, ab 19 h.

635 CSi, EZ 8.82, 60000 km, 1. Hd, SD, RC, el. FH, 220/55, LM, blau-met., DM 29.500,-. Tel. 05231/66016.

525e, 84, 105000 km, basalt, SSD, LM, ZV, RC, el. FH, Wi/Wa, Color, Sitzhzg., Sportfwk., v. WA, 21.000,-. 089/6098399.

BMW 02 Fans & Restaurierer

Wir haben das kompl. Tuning-Teile-Programm für Ihren 02! Z. B. Das SUPERFAHRWERK G-1, 50 mm tiefer, 1350,-, G-1 FÄCHERKR. 690,-, G-1 SPOILER 290,-, G-1 SEITEN- (388,-) und HECKSCHWELLER 499,-, G-1 ack. 7" VERBREITERUNG/kompl Kotfl. 899,-, der SUPERRADSATZ dazu 8" x 15/225/o. 235/45 ab 2950,-, DOPPELSCHEINW. GRILL 198,-, HECKFLÜGEL ab 336,-, GFK-HAUBEN/TÜREN usw. TÜV!!! G-Power-Infomappe m. Umbau-/TÜV-Tips geg. 20,- DM Vorkasse

G-Power Auto Grommisch KG, B 44 6078 Neu-Isenburg b. Ffm Telefon 0 69/69 12 39

KHL RHEIN/MAIN VERTR

323i, 7.83, 90500 km, viele Extr. D-06221/833345, nur abends, öft. probieren.

2002 Targa, von Grund auf überh., alles neu, VB 11.000,-. Tel. D-0711/838825 od. 837185.

BMW-Werkswagen ständig 60–80 Wagen am Lager. Auto Schmid · ☎ 07251/15566 H

635 CSi A, polar., EZ 3.84, 49000 km, a. Extr., NP 93.700,-, v. Priv., 45.000,- VB, g. Fin. mgl., evtl. Inzn. D-05172/2271.

Leasing M 635 CSi, EZ 9.85, 21500 km, met., ESSD, BBS, 240/45, Leder usw., Rate 713,- + MwSt., Sonderz. 15.000,- + MwSt., Laufz. 36 Mon. D-04462/1300. H

524 TD, 86, tiefer, 7" BBS, Extr., 27.900,-. 0221/8301715 H

BMW AG Niederlassung Hamburg

325iX

Allrad, 4-türig, EZ 11/86, ca. 7 – 15.000 km, versch. metallic Farben, alle mit SSD, ABS, Servolenkung, ZV, Stereo Radio/Cassette.

DM 37.500,-

BMW AG Niederlassung Hamburg, Nedderfeld 29, 2000 Hamburg 54, Telefon 0 40/5 53 01 205-207

BMW Cabrio 325i, EZ 5.87, 7000 km, cirrusblau-met., Leder schwarz, Autom., ABS, ZV, Blaupunkt Stereo, Alu, Sitzheizg., Armlehne, mit Leasingvertr. abzugeb., Leasingrate/Mon. DM 1257,- inkl., RW 40%, Laufzeit 30 Mon. Hosa Handels GmbH, Tel. 0871/71047. H

REIFEN-SUPERPREISE
ab 4 Stück frachtfrei
Tel. 06752/2958 · 5058
Reifenberger GmbH · 6570 Kirn

1. div. Marken 2. Firestone 3. Fulda 4. Goodyear 5. Conti 6. Pirelli

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
175/70 HR 13	75,-	88,-	102,-	117,-	140,-	100,-
185/70 HR 13	81,-	93,-	113,-	126,-	150,-	130,-
195/70 HR 13	103,-	109,-	123,-	145,-	–	148,-
175/70 HR 14	107,-	108,-	118,-	144,-	155,-	150,-
185/70 HR 14	85,-	105,-	116,-	138,-	160,-	138,-
195/70 HR 14	96,-	110,-	135,-	134,-	185,-	158,-
205/70 HR 14	102,-	122,-	153,-	168,-	190,-	178,-
195/70 VR 14	161,-	–	147,-	191,-	220,-	192,-
205/70 VR 14	–	–	169,-	208,-	245,-	228,-
175 HR 14	–	100,-	115,-	98,-	145,-	139,-
185 HR 14	–	101,-	125,-	121,-	156,-	–
185/70 VR 15	*160,-	–	180,-	170,-	–	230,-
215/60 VR 15	–	*210,-	230,-	270,-	270,-	330,-
185/60 HR 13	98,-	100,-	122,-	124,-	124,-	135,-
205/60 HR 13	120,-	109,-	132,-	159,-	136,-	171,-
235/60 VR 13	–	–	–	260,-	–	260,-
185/60 HR 14	108,-	108,-	132,-	138,-	134,-	144,-
195/60 HR 14	–	110,-	141,-	150,-	142,-	161,-
205/60 HR 14	–	–	167,-	187,-	–	200,-
185/65 HR 15	–	–	116,-	155,-	150,-	160,-
195/65 HR 15	–	130,-	122,-	170,-	160,-	180,-
205/60 HR 15	130,-	131,-	175,-	182,-	178,-	200,-
205/60 VR 15	–	180,-	190,-	210,-	215,-	222,-
195/50 VR 15	–	–	144,-	178,-	175,-	190,-
205/50 VR 15	–	–	190,-	228,-	260,-	290,-
225/50 VR 15	–	–	220,-	250,-	300,-	340,-
205/55 VR 16	–	–	245,-	285,-	320,-	351,-
225/50 VR 16	–	–	265,-	305,-	315,-	385,-
245/45 VR 16	–	–	332,-	430,-	405,-	437,-

Michelin, Dunlop, Goodrich, Uniroyal auf Anfrage · ATS-, BBS-, Centra-, Rial-, Remotec-Felgen zu TOP-Preisen * = HR

BMW

Leasingvertr. 320i, EZ 7.86, SD, M-Fahrw., tiefer, met., get. Scheiben, 7×15/195-50/205/50, el. Ant., Rec., Topzust., monatl. DM 186,- Abst. DM 10.500,-. D-0511/525813, tägl. ab 20 h.

BMW 323i, 4.84, Kamei X/1, 4türig, alpinweiß, s. v. Zub., 97000 km, Preis DM 19.000,-, wkst.gepfl Tel. D-07255/6599, ab 18 h.

320i, Baur-Cabrio, EZ '84, 1. Hand, bordeaux-met., Sportf.-Kit, 45000 km, DM 26500,–
ROYAL MOTORS 5000 Köln 1 Tel. 0221/516088

M Power M5, wie ladenneu, 18000 km, Sommerfzg., schw.-met., Klima, ESD, RC-Becker, viele Extr., VB 61.000,- inkl. (4,9% Fin. u. Garant. mögl.), v. Priv. 08623/1611 u 1612.

BMW 630 CS, Bj. 77, silber, ATM 30000 km, Topzust., SD + LM + RC = neu überh., VB 18.500,-. Tel. 06171/24352.

Verkaufe BMW 2,5 CS, Bj. 75, 4-Verg.-Anlage, Front- u. Hecksp., Kotfl.verbr., div. Extr., Blechschaden vorn rechts, fahrbereit, an Bastler abzugeben, VB 3000,-. Tel. 05363/40567.

325i Cabrio, EZ 6.86, 1. Hd., 19000 km, Alu 205, Leder, Bordcomputer, Temp., ABS, rot-met., Color, AHK, ZV, FH, DM 43.000,-. Tel. 030/8011013. H

750 IL
dringend gesucht!
Tel. 069/410417 · Tlx. (17) 6999033

M 535i, 6.85, 86000 km, 2. Hd., 225/50, Extr., 26.500,-. 09157/427, ab 18 h.

325i Cabrio, EZ 4.87, 12000 km, Extr., NP 50.000,-, VB 39.900,- inkl. MwSt. Tel. 06332/5745.

325i/2, 8.86, Extr., 1a. 04663/1338.

320i, Kat, Bj. 87, 18000 km, Extr., NP 35.000,-, VB 30.500,-. Tel. 06247/434.

320i, 2tü., EZ 7.86, 34500 km, arktis-blau-met., s. gepfl., s. viele Extr., VB 26.300,-, DM = 30% u. NP. Tel. 02151/713367, 0211/3894282.

3,3 Li, 12.75, Mängel, 2800,- DM. 02507/2527.

325 e Kat, 5.86, 19000 km, rot, Servo, SD, AHK, Sportsitze, M-Fahrwerk, 28.500,- 07941/3016, bis 17.30 h.

325i, M-Technik, EZ 10.86, 34000 km, ABS, SSD, Servo u.v.m., NP 50.000,-, VP 42.000,-. Tel. 06245/1622.

Wir bieten an:
635 CSi, neuwertig, Leder, ESSD, Klimaanlage, BBS, M-Fahrwerk, EZ 4.83, 64000 km, DM 39900,–
Besuchen Sie unsere ständige Ausstellung an Neu- und Gebrauchtwagen, auch sonntags von 13.00–18.00 Uhr, ohne Beratung und ohne Verkauf.
Zenders
Zender Exklusiv-Auto · Florinstraße
5403 Mülheim-Kärlich · Telefon (0261) 286-0

635 CSi, 84, 1. Hd., 46000 km, Extr., 39.900,-. 0221/8301715 H

325i Cabrio, EZ 10.86, Winter abgem., 14000 km, v. Extr., Leder, tiefer, Alu, m. P7, Bilstein, Col., Alpina-Frontsp.+-Design, 80W Stereo usw., NP 59.600,-, VB 42.000,-. 08631/4912

BMW-Jahreswagenvermittl., von WA, lfd. üb. 70 im Ang., T. 02631/75569 H

M 635 CSi, EZ 8.84, 40000 km, 1. Hd., grau-met., Klima, Alu m. 240/45, SD u. v. m., DM 62.500,-, Inzn. mögl. Autohaus Bilewski, 0761/41623 H

325i X, Allrad, Bj. 86, Totalsch., 9800,- DM. Tel. 09406/2155 od. 599 H

BMW Cpé. 2800 CS, Bj. 70, silb.-met., rot. Leders., 115000 km, opt./techn. 1a, VB 29.800,-. 0821/482010

M3 Kat., EZ 5.87, fast a. Extr., Leasingvertr. abzugeb. Tel. 09274/8286

323i A, 200 PS, EZ 11.84, 52000 km, alle Extr., NP 73.000,-, VB 36.000,- + MwSt. Tel. 07152/51110



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen mit ABE. Wenn Sie an einen Auspuff besondere Ansprüche stellen, sollten Sie zu **ABARTH** greifen! Prospekte kostenlos bei **NÖLDEKE,** Postfach 5130 7750 Konstanz · ☎ 07531/63241

M1 verkauft AHG, Tel. 0521/35084 H

730i Kat, 8.87, 3200 km, (Vorführwg.), weiß/anthr., SSD, RC, BBS/240 TRX, Philips BSA 44 C-Netz, 69.500,-. Tel. 0545/16042 od. 14276 H

M3, EZ 6.87, NP 64.000,-, FP 43.000,-. Tel. ab 20 h 02334/2456

735i, Kat., Bj. 8.87, bronzitbeige, v. Extras, m. Übernahme eines Leasingvertrages abzugeben. Tel. 0711/814660 v. 8-17 Uhr

633 CSi, 2.78, ZV, el. FH, 7", ESSD, 1a Zust. Mo.-Fr. 02563/4916, Sa.-So. 8584

323i, 14 PS Leistungssteigerung, DM 3220,-. AHG, Tel. 0521/35084 H

BMW-Motore
aus neuwertigen Unfallfahrzeugen verk.:
Bär-Autoverwertungs GmbH
Telefon 02 34/5 26 66 H

323i, 83, 70000 km, SSD, BBS, 205/225, Servo usw., VB 15.400,-. Telefon 04761/3571

M 535i, Bj. 80, LM, SSD, ZV, Color, RC, 2 el. Außensp., VB 10.000,- DM. Tel. 02682/540

320/6 Baur Cabrio, Bj. 80, 100000 km, TÜV 8.89, 40 mm tiefer, Koni, Alu 7Jx15, 195/50, 2. Auß.-Sp., Blaup. Bremen, Recaro, Sportlenkr., 1a Zust., VB 14.500,-. Tel. 02226/12015

Einzelstück: 325i Cabrio Kat, alpinweiß, Bj. 3.87, 8000 km, **Nappa-Vollleder schwarz,** ABS, 7J 15, 195/50, Spoiler vo. u. hi., Stereo. 08731/9561

Kaufe Unfall-BMW Tel. 09406/2155 H

Gute Nachricht **für alle, die auf den neuen großen BMW 12-Zylinder warten:**
Wir sind Spezialisten für das Finanzleasing der automobilen Spitzenklasse.
z.B. **BMW 750 i,**
Automatic, KAT (in Kürze lieferbar), 36 Monate Laufzeit, 10% Leasing-Sonderzahlung, monatliche Leasingrate DM 1.935,–.
LEASING PARTNER
Exclusive Automobile
Tel. (089) 288345
Finkenstr. 8/III (Arco-Palais)
8000 München 2, Tx. 5 218 015 lpg

735i, LM, Breitreif., SD, AHK, Fr.-Spoil., Bj. 80, TÜV 11.88, gut. Zust., DM 10.500,-. Tel. 06281/3342

M 535i, Sportautom., EZ 3.87, diamantschw., 218 PS, Garagenwagen, nach Vereinbahrung. 02191/41296

528i, Bj. 11.83, v. Extr., Color, beige-met., Klima, el. FH, neue Geschwindigkeitsreifen, scheckheftgepfl., Bestzust., DM 17.500,-. 07131/83750

BMW-Ersatzteile, aus 2. Hand, Schnelldienst - Exportservice, Gewährleistung: Tel. 05623/2120 H

Fahren in bester Form
Neu für BMW 3/1, incl. Cabrio.
INTRA-Rad 70511 ET + 20 mm
Bereifung 195/50 R 15, 215/50 R 15.
Fordern Sie Prospekt 25 an.
INTRA Postfach 1720 7520 Bruchsal



DOWNFORCE

die dem Auftrieb entgegenwirkende Kraft. HARTGE Aerodynamik wird mit dieser Zielsetzung entwickelt. In Verbindung mit HARTGE-Leichtmetallrädern und HARTGE-Fahrwerken haben Sie mit Sicherheit noch mehr Freude am Fahren.
Wenn Sie mehr Informationen wünschen, fordern Sie einfach das HARTGE-Programm an. Kurzinfo kostenlos. Katalog gegen 10 DM Schutzgebühr. Katalog mit Farbposter gegen 15 DM Schutzgebühr.

HARTGE motorsport
Hartge GmbH · 6645 Beckingen · An der B 51
Telefon: 06835 - 4025
Telex 443701 · Telefax 06835 - 4027

323i, Bj. 10.80, Alpina-Fahrw. u. -Felgen, 205/50 P7, 5-Gg., Sonderlackierung, Recaros, Zusatzarmaturen, HiFi-Turm, SD u. v. m., Sommerfzg., Bestzust., VB 10.900,- DM. 0241/13297

325i Cabrio, weiß, Led. schw., 10.86, günstig, alle Extr. 08731/3055

Traum in Weiß, 325i Cabrio mit Superausstattung, 1 J. alt, z. verk., nur 4000 km. Tel. Büro: 0721/8505104, Privat: 0721/682906

BMW BARANKAUF 02234/77231 Anruf genügt. Ab Bj. '84

2002 ti, 150 PS, 5-Gg., Koni, Alu, SSD, ÜB, restaur., 25000 km, VS. Tel. 07621/2299

325i Kat., Bj. 7.87, 2-tür., diam.-schwarz-met., Zub. Sportpaket, ESSD u. a. Extras f. 4500,-, 6500 km, NP 47.500,-, VB 41.500,-. 02402/5954

324 Turbo Diesel, n. zugel., diam.-schw.-met., div. Extr. VB 40.000,-. 06551/3675, bis 10 h

Qualität S Vertrauen
SPANGENBERG STYLING PRODUCTS
ROS-Radlauf-Schutzzierleisten
Edelholzausstattung für 3er alt/neu, 2/4türig, 5er neu, 6er, 7er in Vorbereitung. NARDI-Holzlenkrad, Schalthebel aus Zebrano.
EDELHOLZ-LOOK für 3er, E 30, 2/4türig WURZEL.
Exklusiv andere Styling Produkte. Bitte Katalog anfordern.
Marlies Spangenberg, Tel. 040 / 38 96 49, 38 96 40
Tx 213 046 mrssp d, Haubachstr. 80, 2000 Hamburg 50

B6, Bj. 80, VB 19.800,-. 0211/746632

M3-Kit von AMG, Bielef. Postf. 522 H

Rep.-Anleitungen. Tel. 0521/40744 H

Heckflügel
für BMW 3er Serie
ohne bohren montierbar
a-m-s GmbH
089/4488999

BMW-Gebrauchtteile, alle Typen, Expreß-Versand. 02522/61955 o. 2891 H

325i, 14 PS Leistungssteigerung, DM 3220,-. AHG, Tel. 0521/35084 H

Unfall-Totalsch.-Ank. 09444/777

Neue Bremsscheiben zum Superpreisverk. Tel. 02631/53018 H

518, Bj. 83, weiß, TÜV u. ASU neu, AHK, 68000 km, VB 10.500,- DM. Tel. 0431/331487

Kaufe Unfall, beschädigte BMW, ab Bj. 84. Franz Josef Wübken, Koblenz, Tel. 0261/86044-45 H

BMW 2002 Turbo, Bj. 74, 1. Hd., silbermet., Col., neuer Mot. + neuer Lader, Ges.-km: 63000, Superzust., VB 18.000,-. Tel. 07083/8802 oder 1628, Hr. Uwe Wolpert

635 CSi, 6.82, 115000 km Langstr., met., Color, 16" BBS, P700, Spoiler rundum, ZV, RC, Nebell., el. Spiegel re., ABS, el. FH, 5-Gg., VB 28.000,-. 0721/618844, v. 9-17 Uhr, od. 0721/883167, ab 19 Uhr, u. Wochenende

Sofort anfordern!
Katalog 87
DM 4,– in Briefmarken
Exclusives Programm für Ihren 3er
M. Schmitt Schlittweg 1
6509 Ober-Flörsheim
design ☎ 06735 · 1595
Unsere Partner im Ausland:

M3, EZ 7.86, ESSD, lachssilber, DM 53.900,-. Tel. 07366/6358 H

Werkstatthandbücher f. ält. Mod. Verlag Schober, Tel. 06359/1414 H

325i, 1.86, 17000 km, M-Technik, Recaro, schw.-met., 7x15, Stereo, VB 31.500,-. Tel. 02204/53164

Werks- und Jahreswagen
3 bis 14 Monate alt
Fa. Bayer · ☎ 07345/5084

635 CSi, 12.84, a. Extr., 74000 km, VB 38.500,-. Tel. 02666/1617

635 CSi, 83, VB 32.500,-. 02666/1617

BMW 3.0 CS, 71. T. 0032/53/776449

BMW 325i, Kat., 4tür., diamantschw., M-Technic/Sportpaket, RC, Servo, 2. Spiegel rechts beheizt, ESSD, Sonnenrollo, Skisack, ABS, ZV, EZ 7.87, ca. 2500 km, Preis inkl. MwSt. DM 39.200,-. Tel. 07151/41066

Für alle BMW-Modelle Ölwechsel u. Inspektionsrücksteller, quarzgest., daher absolut zuverlässig, 12 M. Garantie, DM 149,-. **ARS-Ing.-Büro,** Tucholsky-Str. 5, 6368 Bad Vilbel, Tel. 06101/7733 H

2002 tii, 71, weiß, 85 neu aufgebaut (orig.), Motor 7000 km, DM 5900,- i. A. Tel. 07941/61011 H

BMW 735i, diam.schw.-met., 6.87, 4000 km, 5-Gg., innen Led., ESSD, 240/45, Kailine Aerodynamik, Geschäftswg., Auto-Tel. Becker B-Netz, NP 91. 000,-, VS. Tel. 089/689608

HÖR
Maschinenbau und Fahrzeugtechnik GmbH
- Sport-Fahrwerksfedern
- Sport-Nockenwellen
- Sport-Auspuffanlagen

Informationen im Fachhandel oder direkt bei uns. Vertretung in den Niederlanden: Firma Jannot Car Design · 6191 Ep Beek (L) · Tel. 04402/77788
HÖR Maschinenbau und Fahrzeugtechnik GmbH
Postfach 1508 · D-8480 Weiden/Oberpfalz
Tel. 0961/28011 · Telex 63846 hoerte d

BMW Cabrio 325i, EZ 4.87, diam.-schw.-met., Col., Led. schw. u. a. Extr., unf.fr., VS, evtl. Inzn. 0721/562089

M3, 3000 km, Vollausst., 46.500,- DM. Auto Klein. Tel. 06881/8205 H

BMW-Jahreswagen
direkt vom Herstellungsort, daher günstige Preise
Jahreswagen Dachs Dingolfing ☎ 08731/71333

BMW 323i, Bj. 83, 68000 km, Hartge-Fwk., Servo, SSD, 225 u. 205/50, auf BBS-Felgen u. v. m., Nettopr. ca. DM 46.000,-, FP 18.500,-. 0631/26257

Absol. Show-Fzg., 633 CSi, Bj. 78, ATM, Fr.spoil., Hecksch., Heckfl., Recaros., 225/245er Reif. auf 8 +9J Felg., alles elektr., tiefer, VB DM 24.000,-. Tel. 09761/6676

BMW M-Cpé., Typ 6 CS/1, 285 PS, 30000 km, Bj. 8.84, kpl. m. all. Zubeh., Pr. VS. 04257/317 od. 05021/61622

Die »B & B-Leiste«
für Ihren 3er BMW
DM **148,–**
CJ 84
Automobildesign
Becker & Bentler
5900 Siegen
Hüttenstraße 8
02 71 / 8 50 33-35

M 635 CSi, EZ 8.85, 42000 km, kosmoblau-met., Led. blau, ESSD, Klima, 240/45 BBS, 286 PS, 270 km/h, NP 116.000,-, f. 55.000,- + MwSt., Inzn. mögl. Tel. 04101/44351, abends

325i/2, EZ 5.86, rot, SSD, CR, Alu, 10000 km, 26.000,-. 07551/64070

323i, Baur Cabrio, Bj. 84, 48000 km, weiß, v. Extr., VB 25.500,-. 07224/4887

320i, 6.86, 17000 km, SSD, ZV, BC u. v. m., VB 27.000,-. T. 09261/2439

RH Tuning Versand
Peutenmühle 1
8087 Türkenfeld
Tel. 08144/7725
Komplettprogramm für BMW 02 und 3er, Katalog 20,–, Info 5,–. Tieferlegung z.B. BMW 2002 465,–, 3er 229,–

Cabrio, JW, 8000 km, Extras, met., 42.500,-. 089/31295201 o. 3593556

735i, royalbl.-met., Led., Kpl.-Ausstg., NP 92.000,-, neu, noch ohne Zulassg., geg. Gebot. 089/4302055

BMW 3.0 CSi, Bj. 72, SKD, el. FH, LM, 2. Hd., v. Neuteile, mit o. ohne TÜV, ab DM 10.000,-. T. 05374/3345

M 645, Bj. 4.86, a. Extras, NP 135.000,-, 1. Hd., VB. Tel. 040/842746

735i, Bj. 2.87, 5-Gang, blau-met., Leder, Klima, SSD, 39000 km, DM 68.900,-. Tel. 02606/683 H

728i, 80, 2 J. TÜV, 104000 km, SD, Velour-Ausst., el. Spieg., Pr. 7200,-. BMW-Teile 6er + 7er BMW, preisg. v. Priv. abzug. 0203/401146/461916

MS Design
AUTO-TUNING *****
Bausatz für 3er BMW

Su. Unfall-3er BMW ab Bj. 84, Barzahl. Tel. 0721/551870

M 535i, 85, achatgrün, Leder, 29.500,-. Tel. 0211/671844

Unf.-M3, 7.87, 29.900,-. 08751/2462

Rohkar., 635 CSi, günst. 08751/2462

Unf.-535i, 85, 19.500,-. 09444/1990

735i A, 5.87, 16000 km, Klima, Kat., Tempom., Diebst.warn. etc. ab 26.10.87 07154/22702 o. 0711/2289221

SUCHE
BMW-AUTOMATIK

320i–325i A	83–87
520i A–535i A	83–87
635 CSi A	83–86
730i A–750i L	87–88

BAOTIC-AUTOMOBILE GMBH
Tlx.: (17) 6999033 · Fax: 069/419239
Telefon 069/410417

BMW 325i, 4t., 5.87, 14000 km, neuwertig mit vielen Extras, i.A. f. DM 36.900,-. Toyota Mohr, 6300 Gießen, Tel. 0641/45051 H

325i, cosmosblau-met., EZ 1.86, 18500 km, Color, Hebe-Schiebeda., ABS, Alu, ZV, RC, Spieg. el. ver., VB 38.800,-. Tel. 05522/3335

Reifen-Preissensation!
Fabrikneue IA REMO-Erneuerungen mit BANDAG-Profil – Werksgarantie. Höchste Sicherheit. Km-Leistungen um ein Vieles mehr als bei Neureifen. Ab 4 St. frachtfrei Station-Lieferung.

Winterprofil – bis 190 km/h

175/70 R 13 T	91,–	195/70 R 14 T	139,–
185/60 R 13 T	112,–	205/70 R 14 T	154,–
205/60 R 13 T	150,–	185/65 R 15 T	162,–
185/60 R 14 T	131,–	195/50 R 15 T	166,–
185/70 R 14 T	133,–	195/65 R 15 T	166,–
195/60 R 14 T	142,–	205/50 R 15 T	197,–

Viele weitere Super-Breit- u. TRX-Reifen lieferbar

REMO Reifenerneuerungswerk
7965 Ostrach
Postfach 7
Tel. 07585/1512

Suche 635 CSi Autom., ab Bj. 83, f. mtl. 800,- Raten. Chiffre MK22/142003

635 CSi, 85, top, unf.fr., silb-met. , BBS, ESD, Gar., 37.500,-. Telefon 030/726256 abends

3.0 CSL, 1a Sammler-F., Angebot ab 30.000,-. Tel. 0211/403354+404144

635 CSi, EZ 3.83, graphit, 98500 km, ABS, Klima, Alarm, RS-BBS 8/9 J 225/50, h. 245/45, VB 39.500,-. 04931/6325

M5, we., Bj. 86, 45000 km, ESD, Alarm usw., VB 64.500,- DM inkl. MwSt. Tel. 04931/5285 tagsüber

M 535i, Bj. 6.85, diam.schw.-met, TRX, SSD, 67000 km, 1a Zust., 218 PS, VB 28.500,-. Tel. 089/3153475

325i, 4.86, Topzust., 25000 km, v. Extr., Pr. VS. 07151/35326, ab 19 h

M 635 CSi, Bj. 2.85, 48000 km, s. v. Extras, 43.771,93 + 6128,07 = 49. 900,-, Leasing + Inzn. mögl. 06221/862071 H

635 CSi, 9.83, Autom., h.rot, a. Extr., o. Kl., 29.950,-, Inzn. 06395/7326 H

Alpina-Radsatz, 16", f. BMW 5/1, 2850,-. Tel. 02262/92113

KAILINE
AUTOMOBIL-INNOVATION GMBH
7'
AERODYNAMIK · FAHRWERKE
RÄDER · INTERIEURS
Grafenberger Allee 277–287
4000 Düsseldorf · Tel. 0211/6 80 04 55

BMW

CS 3,0 Cpé., Bj. 75, ATM, rot, Zust. 2-3, VB 10.500,-. 069/304174

318i Kat, 2trg., 24000 km, dkl.blau, TÜV 5.89, EZ 5.86, RC, DM 20.600,-. Tel. 089/8504741, priv. 089/849948

2002 tii, Bj. 74, 150 PS, TÜV 89, techn. + opt. 1a, Mot. 12000 km, VB 8500,- DM. Tel. 0711/454726, Mo.-Fr.

M3, Bj. 11.86, 17000 km, schw.-met., ESSD, el. FH, ZV, Bordcomp., Soundsyst., DM 52.000,-. T. 040/5522718 H

325i, JW, 24000 km, NP 47.900,-, z. verk. DM 38.000,-, ABS, Reif. 205, m. techn. Sportpak., SD, Radio m. Soundsyst., diamantschw. 02932/23863

Totalschad. 318i, Bj. 84, 5-Gg., Sperre, 50000 km, 3500,-. 07181/72665

325i Cabrio, Bj. 87, 1 Mon. zugelassen, burg.rot-met., 2000 km, unf.fr., (Neuwg.rechng. 63.240,-) umsth. 46.500,-. 07152/41505 o. 07141/77242

325i, 3.86, 22000 km, el. FH, SD, Col., 7 x 15, tief, 29.800,-. 02964/671/1010

325i, 4.86, 27000 km, v. Extr., DM 32.000,-. Tel. 02902/7292

Kelleners K 3, 3,5 Ltr., Mod. 85, gg. Gebot. Tel. 0711/6872995

325i Cabrio, 10.86, 11400 km, royalblau-met., Leder perlbeige, ABS, Servo, 7x15 mit 205/55, Color, Radio Digital, Sound-P. u. v. m., LP 58.400,-, FP 44.000,- inkl. MwSt. 0881/2924

323i, Bj. 81, grau-met., alle Extr., Bestzust., VB 12.500,-. 07191/53985

Baur Cabrio 323 i, EZ 79, v. Extr., 9800,- DM. Tel. 07422/21551 u. 22636

M5, 2.86, 25.000,- u. NP. 02406/5775

Tuning-Teile, BMW 2002, Bilsteinfwk. (rot. einstellb.), 3tlg. BBS-Felg., Motorteile, VS. T. 07524/7893

M5, 286 PS, 7.86, 29000 km, diamantschw., Leder, SSD, FH u. v. m., VB 58.500,- inkl. MwSt. Tel. 0821/92020

320i, 4tür., Bj. 87, Vorf.wg. ohne Zulassung, 130 km, DM 27.250,-, Inzahlg. mögl. W u. W - Auto. 0511/6498211 H

635 CSi, 3.85, 1. Hd., Autom., Klim., Temp.m., TRX-Alu, 44.900,-. 069/4980140

735i, royalbl.-met., Led., Kpl.-Ausstg., 2.87, 27000 km, ggf. m. Tel.-C-Netz, NP 94.000,-. T. 089/4302055

BMW-Alpina

528 B5 3.0, '75, 230 PS, ATM 40000 km, perlweiß, Spoil., Schürzen, ESD u.v.m., neu ber. hi. 225/50, Topzust., 8900,-. I. A. 07941/61011. H

Alpina B2 S Limousine, Bj. 76, 287 PS, alle Sportextr., wie 3.0 Rennmotor, 5-Gang, 75% Sperre, Sportfwk., mit 225/245 VR 16 BBS, Schalensitze etc., orig. 86000 km, alles TÜV, sehr gepfl. Orig.-zust., absolute Rarität, DM 16.500,-, von Priv. Tel. 06132/1294.

B7 Turbo Lim., Direktionswagen, 6.84, 158000 km, nur BAB, SSD, Standhzg., Motor u. Getr. ausget., unfallfrei, Superzust., anschauen lohnt sich! 35.000,- DMinklusive MwSt. Telefon 06021/8126, bis 18 Uhr.

B6, 85, 58000 km, v. Extr., delp.-met., DM 36.500,-. L. Reinbold, Hauptstr. 43, 7830 Emmendingen 14. 07641/2692

B6 3,5 Kat, Bj. 7.87, 5000 km, met., SSD, 59.500,-. T. 02339/3948

B7 Turbo Cpé., schw.-met., Superzust., 3. Wag., nur Somm. gef., el. FH, ESSD, Reif. + Mot. neu, DM 32.800,-. Tel. 08141/12419

B7 Turbo, Limous., 300 PS, Bj. 84, 59000 km, hennarot, unfallfr., 8+9″x16, Topzust., VB 46.500,-, Inzahl./Tausch v. BMW o. Alpina mögl. 02262/92113

Alpina B7 Turbo Lim., 300 PS, Mod. 85, 56000 km, 1. Hd., gepflegt, viel Zubehör, 47.800,-. T. 02351/12888 od. 12893 (ab 20 h), Auto-Arens H

Achtung! B7 Turbo Lim., 6.84, ABS, met., el. FH usw., 300 PS, alpinagewartet, NP 100.000,-, VB 41.900,-. Tel. 07151/58111, tägl. bis 22 Uhr

B7 Turbo Lim., 300 PS, Bj. 80, anthr.-met., SSD, ZV, Color, Exkl.ausst., Pr. VS. Tel. 06102/6468

Wir bieten Ihnen Spezialitäten...

BMW ALPINA C 1

2,5 l, EZ Aug. 1987, diamantschwarz-met., 2türig, Radio-Stereo-Kassette, ca. 3000 km

Preis DM **44 500,–**

...und wir stehen zu unseren Produkten nicht nur im Verkauf, sondern auch im Service. Denn der persönliche Kundendienst hat uns bekannt gemacht. Partnerschaft verpflichtet. Wann dürfen wir Sie begrüßen? Bis bald.



VOGELSANG AUTOMOBIL GMBH
Vertragshändler
Bayerische Motoren Werke AG
Alpina Burkard Bovensiepen

Rottstr. 118 · Tel. (02361) 2508
4350 RECKLINGHAUSEN

B6 2,8, Bj. 81, 14.500,-, Inz. v. 323i. Tel. 04488/71301

B7 Turbo Lim., 300 PS, Bj. 5.85, ESSD, ABS, Topzust., 40000 km, VB 50.000,-. Tel. 0208/425757, ab 17 h

C2 Cabrio, 87, Extras, DM 69.000,-. Tel. 0221/409847

Hartge

Hartge 335i, Bj. 5.82, 240 PS, 3,4 Ltr., 83000 km, DM 25.000,-, erstkl. Zust., 1. Hd., Zusatztank, u. viele Extr. Tel. 06331/710157.

BMW Hartge 535i, 240 PS, ABS u. Extr., 52000 km, NP 70.000,-, für DM 38.000, VB. Tel. 0721/606535, werkt. 8-16 h.

Bonito

Bonito in Teilen, VB 1500,-. 030/7827859

Bugatti

Bugatti 35b Replica, Bj. 86, TÜV 89, 1000 km, 50 PS, bugattiblau m. weißen Lemmertzfelg., Zust. total neu, von 1. Hd., z. Herbstpreis v. DM 19.900,- VB abzug. Tel. 07621/12320.

Buggy

Deserter GT, 86, schw., Wolfrace, Porsche 914, Mot. 500 km gel., opt. Zust., Breitr., Preis VS. Tel. 0208/490091.

BUGGY-CENTER SIEGEL
8 Buggy-Modelle, 6-Zylinder mit TÜV, Käfer-Umbauten + Tuning An- u. Verk gebr BUGGYS
5270 Gummersbach 21, Industriegebiet, Tel. 02261/52026. Ausf. Farbkatalog DM 5,– Schutzgebühr

Tausche Mustang 4,9 Ltr., k. Rost, n. 50000 km, gelb, gg. Super-Buggy o. 7850,-. Tel. 02305/33535.

Autobahn Stuttgart–Ulm, Ausfahrt Aichelberg
An- + Verkauf v. gebr. Buggies
APAL BUGGY-BAU
Sa geöffnet
Fertigfahrzeuge · Bausätze Prospektmappe DM 10,– bar
Firma Wirth · 7325 Boll · Holzwasen 8 · Telefon 07164/3460

Apal Buggy, Bj. 84, 50 PS, Lack neu, Stereoanl., Sommerfzg. 07203/1791.

Hazard Streaker
Deserter GT
AHK-Bugatti
Hazard Baja
Hazard Buggy
TÜV-abgenommene Bausätze auf Käfer-Basis
Bausätze ab DM 720,–
Buggy-Center Hamburg G. Kühn
Postfach 650544 · 2000 Hamburg 65
Telefon 040/6018456
Farbprospekt DM 10,– per Vorkasse

Albar Exklusiv Buggies, Bausätze, Fertigfahrzeuge, Fahrgestelle. Felgen 10x15, Motoren bis 165 PS, mit TÜV. Albar Vertragshändler, Im Lichtbühl 8, 6054 Rodgau 2, 06106/23369 H

Buick

Exclusiv – preiswert – sofort lieferbar!



Buick Electra Park Avenue, Direktionswagen, ca. 9000 km, 3,8 Ltr., VGE-Motor, 152 PS, Katy, dkl.blau-met., ABS, el. Niveaureg. plus Superausstg., ab Stuttgart nur DM 49.900,-. **Echte Garantie – geschulter Service!** Ihr starker General-Motors-Partner. **Auto Staiger, 7000 Stuttgart 1, Nordbahnhofstr. 25, Tel. 0711/2509-207.** H

Cadillac

Fleetwood, EZ 83, VB 32.500,-, silber. Tel. 06593/785 od. 0161/2616564.

Cadillac Eldorado Biarritz, Bj. 79/89, Priv. verk. 06482/2014.

Eldorado Cabrio, Bj. 73, TÜV 82, Superzust., Inzn. mögl., 22.000,- DM. Tel. 06898/62100/62400.

Cadillac Eldorado Biarritz, Mod. 82, TÜV 89, üb. 25 Extr., 33000 km, opt. u. techn. wie neu, 25.000,-. Tel. 0241/156998.

Fleetwood Brougham, 79, dkl.gr.-met., 12.500,-. Tel. 02238/7593.

Eldorado Cabrio, Bj. 72, weiß, Vollausstg., autom. Verdeck, TÜV 7.89, 76000 km, 25.000,-. 0202/303030. H

Cad. Seville, 79, 1a Orig.zust., VB 8700,-. Tel. 09443/2535.

Cadillac Seville, neuw., 16500 mls, aus 1. Hd., VB 21.500,- DM, TÜV frei. Tel. 0209/786273.

Coupé De Ville, Traumzust., Bj. 77, 75000 km, alle Extr., VB DM 10.000,-, od. Tausch BMW/DB etc. Tel. 0031/20/272664, Holland.

Seville, 10.82, 1. Hd., wie neu, 170 PS, Leder, VB 31.500,-. 06126/51732

Eldorado Vollcabrio, Bj. 74, umgerüstet u. verzollt, rostfr., aus Kalifornien, Topzust., 17.500,-. Tel. 05221/81603 oder 56246 H

De Ville Cabrio, 69, guter Zustand, DM 9800,-. Tel. 0228/470768 H

Chevrolet

1a 76 Corvette, 21.000,-. 09933/679. H

Corvette Targa, Bj. 81, creme, Led. rot, 20000 km, Autom.-Renngetr., Mot. verchr., 1. Hd., wie neu, 39.900,-. 040/243511. H

Corvette-Camaro · GM
Diesel-, Motoren- und
Getriebereparaturen.

Kfz – Meisterbetrieb
H. Wojtkowiak
6360 Friedberg 4
Tel.: (06031) 13101

Supergünstige Camaro Trans Am-Umbauten, 8+10 J 245+295 Bereif., 2-Rohr-Anl. m. TÜV, 10% Leistung, Chevy-Teile, Verbr., Hutzen, Spoil., Superdesign, Superpreise. Tel. 05421/5158. H

Corv., 86, schw/schw. 040/6548113

Corvette Cabrio, 87, fabrikneu, rot, Leder rot, Autom., Overdr., Kat., Vollausst., DM 67.000,-. Sorry, only English spoken. Tel. 07165/8623

NEU AUF DEM DEUTSCHEN MARKT:
EXKLUSIVER CORVETTE-KATALOG
top-aktuelles Angebot aller Ersatzteile von Baujahr '53 bis heute · Service · Werkstatt · Beratung
SUPERVETTES
Autotechnik Supervettes GmbH · Offenbacher Straße 98–100 · 6078 Neu-Isenburg
KATALOG **SOFORT** BESTELLEN!
Telefon 06102/1345 · 33034 · 33035

Van, lang, Konferenzausstg., 295/50, Gash.-Hubdach. D-08131/91501.

Corvette: 1 Satz 3tlg. BBS 9×15″ bzw. 13×15″ m. Pirelli P7, 285/35×15 bzw. 345/35×15, alles neu, DM 4500,-. Tel. 0681/815450.

Stingray Cabrio, 5,4 Ltr., 300 PS, rot, weißes Leder, Speichen, Bj. 63, 2 Dächer, gt. Zust., 4-Gg., VS. 06184/7644

Orig. Chevrolet-Teile
preisgünstig durch Direktimport
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410656

Bel Air Coupé, Bj. 59, DM 15.000,-. Tel. 07141/77161 H

Super Camaro Targa, Berlinetta, Bj. 79, Spoil., Sidepipes, 2 J. TÜV, VB 11.000,-. Tel. 02427/1613

Chev. Corvette, Bj. 79, 257 kW, 5,7 Ltr., exkl. Fzg., nicht unter DM 75.000,-. Weitere Auskunft oder Bild: Tel. 07473/5329, ab 18 h.

Caprice Classic Kombi, 83/89, LKW-Zulassung, Vollausstg., 11.900,-. T. D-0202/503112/741307.

Chevrolet Corvette Cabriolet, Neuwagen, schwarz/Leder rot, mit allen Extr., m. deut. Brief, o. Eintragung, ab 79.500,-. HAWA Automobil GmbH, Tel. 07158/64716-64076.

Chevr. Corvette Cabrio, Lederausst., GM-Vollausst., EZ 87, 1. Hd., Vorführwg., DM 90.972,-. 07821/21001 H

Corvette Cabrio, schwarz, rotes Led., Vollausst., 1000 km, n. n. zugel. m. neuem Brief, DM 89.500,-. 05231/66016

8x Corvette Targa und Cabrio, Bj. 77-87, ab 25.000,-. top cars, Essen, Tel. 0201/233333 H

Corvette T 350 Kat., Bj. 76, alle Extras auß. Klima, US-Mod., 49000 mls, DM 22.000,-. 0761/25958 abends

Corvette Cabrio, 74, 1. Hd., Extras, blau, Inzn. 35.000,-. 0931/91480

Corvette Targa, 7.84, 24000 km, a. Extras, neuwertig, 3-Ton-Lack usw., DM 48.000,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 069/356070

Corvette Targa, Bj. 80, Topzust., a. Extras (Glas-T.-Top), 255/R. usw., DM 32.500,- MwSt. auswb. 069/356070

Chevy Pick-up "El Camino", 5,7 Ltr., Bj. 70, s. gt. Zust., 2. Hd., TÜV 2 J., Innenausst. neu, läuft s. gt., VB 21.500,-. Tel. 0511/773202

Corvette Targa, 76, a. Extr., Bestzust., 19.000,-. 030/3028836

Cabrio-Vette, 61, rot/weiß, orig., 1a, 44.900,-. Tel. 06331/47382 H

US-Autos gesucht. T. 0203/705161 H

American Cars Corvette Shop, Heilbronn, Verbr. f. sämtl. Corv., seitl. Auspuffanl., Breitfelgen, Turbo-Heckfl., 81er Frontgesicht u. Heck, mit TÜV-Eintr. Ständig Corvettes zu vk.: Bj. 62-82, Cabrio od. T-Top. T. 07131/161384 + 07264/5537 H

US-Ersatzteile. 089/8128106 H

Mehrere Corvettes in neuw. Orig.-Zust., günst. + Barankauf. 06175/7198 H

2x Corvette Targa, 79, Topzust., Klima, Alu, ab DM 24.900,-, Inzn. mögl. Tel. 06331/73045 H

Corvette, 85, anthr., Z 51, Bose, wie neu, 45.500,- DM (Exp. 39.900,-DM). Tel. 06331/73045 H

Corvette Targa, Big Block, breit + tief, P7, Sidepipes, DM 34.900,-. Tel. 06331/73045 H

Corvette T, EZ 5.87, neuw., 13000 km, schw., Kpl.ausst. u. a. Bilstein, Bose, usw., kein Grauimport, m. GM-Garantie, DM 85.000,-. Opel-Werkmeister, 5520 Bitburg, Tel. 06561/1026 H

Ankauf v. Unf.- u. Gebr.-Chevy. PAW, Kfz. Mech. + Hand. GmbH. Tel. 0531/331132+343433 H

MALBURGS-CORVETTE-LADEN, An- u. Verk. Cabrios, Targas, Unf., Tuning, Umbau, Ersatzteile, Zubehör, Billigpreise, Katalog. 06362/8786 H

US-Auspuffanlagen: 06301/9700 H

16 Corvettes auf Lager 1958-1983 i. Köln, Auto Lutz, Liste kostenl. anford. 0221/395559 H

5,7 Ltr.-Mot. neu, orig.verp., f. a. GM-Mod., DM 5300,-. 089/6704024

US-Autos nach Ihrem Wunsch, Ersatzt., Zubehörteile, zu Tiefstpreisen. Tel. 0721/787945 H

Gelegenheit, Monte Carlo Coupé, hellbl.-met., getönt, Glasd. abnehmb., 8 Zylinder, Speichen, da Drittwag. 27000 km, Garagenwag., Bj. 79, Autom., Servo, Autom.: Scheiben, ZV, Sitz u. Lenkrad, RC, Klima, Extr., DM 15.800,-. Tel. 030/8054500

Suburban 77, LKW-Zul., 6 Sitzpl., Big Block 427 neu, alles überh., 10" mit 12 x 15, Spitzenzustand, VB 28.000,-. 07641/51487, ab 19 h

Corvette, 77, TÜV 9.88, a. Extr., T-Top, schw., 22.900,-. T. 069/818520

57er Bel Air Cpé., ohne B-Säule, perfekter Lack + Interieur, kein Rost, dt. Brief. Sammlerstück. Tel. 06232/71874, Tlx. 467655 gce d

Camaro-Umbauten: Reifen 235/60 HR 15, 255/60 HR 15, 245/50 HR 14, 295/50 HR 15, Chromfelgen 7 x 14, 7 x 15 u. 10 x 15. **Versand m. TÜV-Gutachten mögl.** Tel. 05421/4355 H

Chevy Biscayne, Bj. 58, VB 8900,- DM. Tel. 07071/24688

Camaro 5,7 Ltr., 1a, VB 5300,-. Telefon 0511/627271

Cabrio Corvette, Bj. 69, VB 32.600,-. Tel. 02227/6583

1956 Chevy Stepside, SB Pick up mit Camperaufsatz, 6-Zyl.-Mot. überh., Topzust., VB 19.500,-. T. 04446/1595

1959 Chevy Pick up, 283, V8-Mot. überh., Autom., weiß-gold, Chrom, Superzust., muß man sehen, VB 21.500,-. Tel. 04446/1595

Corvette, Bj. 80, Klima, schwarzes Leder, Color, TÜV 2 J., Preis DM 26.500,-. Tel. 0234/531540

Impala, 59, gt. Zust., gg. Gebot zu verk. Tel. 0561/53755

Chevr. Blazer, GM-Vollausstatt., EZ 1.85, 1. Hd., gold-met., DM 28.900,-. Tel. 07821/21001 H

Citroen

4 Felgen, Heizgebläse u. li. Scheinwerfer für CX ges. Tel. 05563/6027.

JW CX TRD Turbo GT, ESD, RC, AHK, ZV, Pr. VS. D-02241/50629 od. 61140.

Orig. Wellblech-Ente 2CV, Bj. 1962, zugelass., erstkl. Zust. Tel. 040/444372, nach 18 Uhr.

2CV, 6.85, schwarz. Tel. 0251/795786

BX 19 GT, 10.85, 33000 km, rot, DM 12.800,-. Tel. 07071/33604

Neuwagen, BX 19 TRI, Kat., Autom., ISO, weiß, Lieferung 10.87. Chiffre MK22/142780

Citroen SM, Bj. 71, ATM, a. neu, TÜV 89, ca. 6000 km, VB 18.500,-. Tel. 069/706903.

Zeitmangel: vielleicht schönster 11B BRD abzugeben, Bj. 53, 58 PS, TÜV 2 J., schneeweiß, rotes Leder, roter Teppich, guter Chrom, o. Rost, als Fest-Auto geeignet, DM 19.000,-, Wert angemessen. Tel. 05441/3956.

Cobra

Cobra Replika, Typ 427, n. aufgeb., V8, 200 PS, rot, mit Verdeck, VB 35.000,- DM. Tel. 02735/60700.

Cobra 427 Jag.-Basis, Rover V8, FP 52.000,-. Chiffre MK22/141989

Cobra Kit-Cars. 0708/250569 H

DAX Cobra, 427, rot. Leder, alle Extr., Motor: Rover 190 PS oder 240 PS, alle Wünsche möglich, 0 km, DM 70.500,-. Tel. Holland, 00311140/13785

Cobra 427 Ford V6, Ford-Basis, FP DM 44.000,-. Chiffre MK22/141988

Datsun

280 ZXT, 87000, 80/7.89. 0231/877438

De Tomaso

Longch. GTS, 35.000,-. 0421/602256

Innocenti, 72 PS, Lack neu, 23000 km, VB 4200,- DM. Tel. 0211/573258

Pantera-Umbausatz, 10+13", 1350,-; Gr. Hecksp. + Seitenteile, 750,-; Felg. 7+10" m. neu. Reif., VS. Tel. 02327/35244, ab 18 h

Pan. GTS, 74, 350 PS, 35.000,-, Inzn. Pkw, Boot, V8. Chiffre MK22/142753

Pantera Gr. 5, EZ 4.86, 14000 km, schw., Sports., Flügel, DM 80.000,-. Tel. 06172/5500

De Tomaso An- + Verk. + E.-Teile. Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882, Aulo H

DKW

DKW-Munga 91/6, Bj. 67, Orig.-Zust., ohne TÜV, Pr. VS. Tel. 02053/3770, ab 19 h, Mo. - Fr.

Dutton

Dutton Phaeton S3, 205/60, 110 PS, RS 2000. Tel. 0941/67213

Excalibur

Phaton III, 4-Si., Bj. 77, 2. Hd., Orig. 50000 km, Zust. 1, DM 69.500,-, Tausch Inz. mögl. T. 0711/512536

Ferrari

412, 5-Gg., 1. Hd., silb./schw., neuw., 168.500,-, Inzn. V12. 09101/70270.

308 GTB, 79, Vergaser, TÜV 6.89, orig. 19000 km, silb., Klima, Led., gr. Spoil., 4-Rohr-Ausp., P7 neu etc., 3. Wagen, ein Augen- und Ohrenschmaus, 70.000,- DM. Telefon vom 2.-31. Oktober 08041/6638, sonst 02103/87835, abends.

Ferrari

328 GTS, Bj. 86, rot, Inzn. DB, DM 109.000,-. Tel. D-07751/1042.

Koenig-Spezial-Ferrariteile, 512-Verbreiterungen hinten, 308-Verg., Hochl.ausp.anlagen, neu + gebr., 3teilige Felgen, orig. Ferrari-Design, 7,5+9,5 Zoll, 225/285/40 P7, mit Verbr. hinten, Heckflügel, große Rücklichter. Tel. D-09831/1666.

Suche GTB ab Bj. 76 oder Daytona, evtl. Nachbau, preisgünstig zu erwerben. Chiffre Mk 22/951684.

Miami Vice-Daytona GTS Repl., rot, 390 PS, 7,4 Ltr., 70/EZ 6.87, Leder, creme, ATM, ATG, v. Priv., VB 75.400,- + MwSt. Tel. D-07034/8039.

ER SPORTWAGEN, BAD BREISIG
Ihr Spezialist für Ferrari und andere Liebhaberfahrzeuge. Ankauf, Verkauf und Beratung. Tel. 02633/96077 H

Höchstpr. f. Ferrari. 089/8507422 H

Ferrari 3,2 Mondial-Cabriolet, rot/creme, tiefer, Koenig-Auspuffanlage, alle Extr., Klima, 17000 km, DM 105.000,-, Inzn. DB, Porsche. Tel. 02245/2471.

Suche gebr. Testarossa 0761/78081 H

308 GTBi, 84, 76.000,-. 02106/48325

Su. Ferrari auch defekt. 06701/7145 H

Suche Ferrari 328 GTB/GTS auf Ratenkauf, bis 60.000,- DM, zahle im Mon. 1500,-, Priv.-Leasing mögl. Tel. 09628/1269, nur samstags

Ferrari-Vermietung! 5090 Leverkusen 3, Tel. 02171/43531 H

Testarossa neu. Tel. 06221/400333

328 GTSi, neu. Tel. 06221/400333

308 GT4, 78, blau-met., Orig.-Zust. 1, 50000 km, VB 58.000,-. Tel. 08151/5623

Ferrari 328 GTS, rot, Bj. 3.87, DM 20.000,- unt. NP. 06003/8047 + 1871

Ferrari Daytona Coupé, Rarität, 1974, rot/schwarz, gg. Höchstgebot. Chiffre MK22/140378

Su. F 40. Chiff. MK22/140448

308 GTS, 80, 1. Hd., Topzustand, P7 Vergaser, geg. Gebot, Sammlerstück. Chiffre MK22/140620

Suche Ferrari geg. bar! Tel. 02129/3459, Telex 8515004

Suche 308 GTS gegen 190 SL (62) zu tauschen. Tel. 0208/76906

"F 40"-Vertr., v. seriösem Arzt ges.! Zahle s. hoh. Aufpr.! Chiff. MK22/129444

328 GTB, 3,2 Ltr., 9.86, schw./schw., Volleder, Klima, Topzust., 10000 km, DM 109.000,-. AH A. Gohm GmbH, 7700 Singen, 0773165041 H

Ferrari 412, 2.87, 11000 km, TÜV 2.90, Autom., garant. unf.fr., top gepfl., wie neu, Led. hellbeige, Farbe: prugna-met., umst.h. weit unter NP von Privat abzugeben. Chiffre MK22/140735

F 40 gegen Gebot zu verkaufen. Angebote an: Chiffre MK22/140742

328 GTB, 9000 km, EZ 6.86, Bestzust., 103.000,- inkl. MwSt. Tel. 089/4302254

GTO 1962, AME-Nachbau 1986, nur 4 Stck. gebaut. 35000 km, VB DM 85.000,- inkl. MwSt. 089/229262 + 357475

Testarossa, 86, 20000 km. Telefon 02331/330018

Testarossa, 87, weiß, 5000 km, Lux.-Exp.-Preis 210.000,-DM. 00352/487402

Wir kaufen an! Ferr. + Porsche: Fa. Turzer, 07181/43377 Tx. 7246583 H

Ferrari 400 GT, rosso, Autom., Bj. 79, Motor gen.-überholt, DM 59.000, -. Autohaus A. Gohm GmbH, 7700 Singen, Tel. 07731/65041 H

Ferrari Mondial 3,2, EZ 11.85, 20000 km, 1. Hd., unfallfr., Led. schw., Klima, ESD, RC, DM 78.800,-, Leasing: 36 Mo., LSZ DM 27.800,-, Leasingr. 993,-. Tel. 069/5809080 H

Ferrari, auch Unfallwagen gesucht. Tel. 0721/554926 H

Kaufe Unfall-Ferraris. 02151/391039 H

Mondial Coupé 3,2 Ltr., 1.86, 26000 km, SD, Klima, Topzust., Led. creme, DM 79.000,-. AH A. Grohm GmbH, 7700 Singen, 07731/65041 H

Suche Daytona 365 GTB/4 Coupé. Chiffre MK22/142415

Ferrari-Alu-Felgen für Mod. 328, 7 + 8"x16 neuw., 3800,-. 06221/862071 H

SUCHE Ferrari 512 BB oder BBi. Angebote unter Telefon 0871/28023 oder 65061 H

Ferrari 400i, Bj. 81, schw., 59.000,-. Tel. 0251/20689 oder 55574

Privater Barzahler sucht Berlinetta Boxer b. 70.000,-. Chiffre MK22/142973

Mondial, 7.85, silber, Leder schw., ESSD, i.A. 72.500,- DM. Auto Kremer, Tel. 0228/463322 o. 467504 H

Fiat

X 1/9 Bertone, Bj. 81, guter Zust., 81000 km, gold-met., TÜV 5.89, VB 7000,- DM. Tel. 07581/2305.

Achtung! Ritmo 130 TC, Topzustand, Somm.fzg., Bj. 10.85, 25000 km, Recaro, LM m. Eintrag., 7J 195/50/15, VB 15.500,- DM. Telefon 07838/589, ab 19 Uhr.

124/132-Neuteile, Mot., Kühler usw. zu verk. 0931/85644.

Neue Stoßstangenecken für Fiat 124 Spider, DM 798,- pro Satz. Fa. HBF, Tel. 07121/78378. H

Fiat 124 Sport Abarth Rally, EZ 7.74, Faltverdeck, Körbler-Hardtop, Topzust., DM 16.000,-. AH Gebr. Haack, Trier, 0651/5128. H

Uno Turbo, 3.86, 12.800,-. 02855/82194.

Hörmann Doppelvergaser für Fiat Ritmo, zu verk. 06131/477262.

Neuwertige Fiat-Unfallwagen und Totalsch. ständig am Lager. Fa. Deisler, 040/7314798. H

CABRIO+SPORTAUTO
Cabrioverdecke · Teppiche
Hardtops · Leder · Th. Härtel
Postfach 660 · 7440 Nürtingen 6
7267483 · ☎ 07022/5884

Verk. 124 US-Spider, Bj. 83, VB 18.500,-. Tel. 0941/71495

Spider Volumex, EZ 5.84, 45000 km, TÜV 5.89, VB 29.000,-. T. 0931/55339

SCHULT X 1/9
Frontspoiler
Verbreiterung
Heckspoiler
Kofferhauben etc.
aus GfK
Farbgesamtkatalog gegen 15,– DM bar oder Briefmarken
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

6 US-Spider 2000, m. Kat., ab DM 13.950,-. Tel. 08231/31870 od. 7804 H

Fa. su. Panda 4x4 Uno 60 S u. Uno Diesel 1,3, neu u. gebr. 089/365496 H

Eurosp., 6.84, 60000 km, RC, 16.900,- + MWSt. 06322/61635 ab 19.00 h

Cabrioverdecke
Teppich- und Leder-Ausstattungen, Hardtops
Info von KHM
KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf 571, ☎ 0711/353064

X 1/9, Bj. 82, anthr., TÜV u. Lack neu, 205/60-13, 9400,-. 07434/555

Fiat X 1/9, Einzelstück, KA-Umbau, 205er (neu), Clarion, CD-Player, 18 Boxen, weiße Ausstattung, VB 11.500,-. Tel. 07042/23037

Eurospider, braun-met., Bj. 5.85, km 42000, nur Sommer, VB 23.200,-. Tel. 0731/25318, ab 20 h

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 E · 7300 Esslingen · ☎ 0711/353066

X 1/9 Targa, Bj. 81, 64000 km, Extras, Topzust., VB 9000,-. 0711/326481

850er Siata Spring, Bj. 68, Zust. 1-2, gg. Gebot zu verk. od. Tausch gg. AMC-Jeep CJ-7 od. Wrangler, auch Wertausgleich. Tägl. v. 9-14 h unter Tel. 0871/21113

Cabrio-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perfekt, schnell und preiswert
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/47 57 96 u. 47 47 50

124 Spider, Mod. 83, 0 km, neuw., Wertgutachten, Extr., 20.000,- DM. Tel. 02206/4087 u. 1308

HÖRMANN motorsport



NEU: Aerokit für Uno,
alle Modelle, bestehend aus:
- Frontspoiler-Stoßstange
- Heckspoiler mit Schürze
- Leichtmetallfelgen 6x14 für Breitreifen 185/50 VR x 14
- Sportfahrwerk 3,5 cm tiefer

HÖRMANN motorsport
Friedrich-Ebert-Str. 3 · 8960 Kempten-St. Mang · Tel. (0831) 6281/82/83

124 CS Spider, schwarz, Bj. 73, 12.86, aus Italien-Imp., Wurzelholz, LM, Lederlenkrad, ATM, Reif. + Verdeck neu, werkstattgepflegt, Wertgutachten Ü/DM 16.500,-, zum Winterpreis. Tel. 07123/6500

130 TC Abarth, 84, 42000, 1a, nur Sommer, SD, Stereo, 185/60, neu, Alu, rot/schw., VB 11.500,-.06593/8450

Spider Volumex, schw.beige, Bj. 4.85, 29000 km, VB 29.500,-. 02161/601774

Volumex, 85, absol. neuw., Kenwood-Stereo, Bilstein, 28.500,-. 030/8155838

Uno Turbo, Hörmann-Umb., Bj. 85, 37000 km, VB 19.800,-. 030/6261238

Fiat Dino Cpé. 2,4 Ltr., s. schön, zu verk., Pr. VS. T. 0991/32168

130 Coupé Topzustand, 1. Hd., 74000 km, Leder, blau-met., Liebhaberfzg., Bj. 75, VB 8900,-. Tel. 07531/22828

130 TC Abarth, 84, 42000 km, 1a, nur Sommer, SD, Stereo, Alu, 185/60 neu, rotschw., VB 11.300,-. 06593/8450

Sonderangebot exklusiv bei Autosprint für 124 Spider: Sportfelgen 7x15 für US-DS Satz, DM 1098,-. Tieferlegungssatz DM 470,-. 7x13 für AS-BS-CS Satz, DM 1000,-. Sowie Eratzteile, Zubehör, Tuning. Tel. 07073/6232 H

Fiat Croma Turbo, ohne Kat., 12000 km, silb.-met., LM-Felg., Juli 87, DM 27.900,-. Tel. 06322/66722 H

Fiat Uno Turbo, Sonderserie Boss, schw., 32000 km, LM-Felg., Bj. 85, 16.000,-. Tel. 06322/66722 H

Uno Turbo i.e., 8.86, TÜV 8.89, VB 15.950,-. Tel. 02302/60768

Ford

Capri 2,8i, 9.84, schw., 61500 km, Ausp., Reif., TÜV neu, Spoil. rundum, Heckfl., Alarm, el. FH, Clarion-Turm 100 W, 16 Blp. Boxen, SKD, Zus. Inst., VB 24.900,-. Tel. 04921/56128 od. 33225.

Katalog (5,–) o. Prospekt anfordern. KAMEI Postfach 3580 · 6200 Wiesbaden

Capri Turbo, Bj. 81, 27000 km, 235 div. Extr., VB 15.000,-. D-06151/44119.

Cosworth, 11 Mon. D-05721/76419.

Escort Cabrio, Bj. 5.85, 49000 km, 1,6 Ltr., 79 PS, VB 16.700,- DM. D-0751/49984.

Nockenwellen
für Straße, Sport, Versuch
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
5630 Remscheid · ☎ (02191) 561317 aus Nord · ☎ (02191) 561318 aus Süd

Sierra Cosworth, 9.86, 8900 km, FH, SSD, ZV, Stereo, 44.000,-; Sierra 4x4, 11.85, 21000 km, SSD, ZV, 26.500,-. Tel. 06461/4051-3. H

Capri 2,3 S, EZ 12.83, 58000 km, TÜV 12.88, 205 ATS, 5-Gang, SUHE-Haube, -Flügel, -Versp., 2-Farb.-Lack. u.v.m., Preis VS. Tel. 04421/42607.

Take ...!



eku Sportsitz e310 (incl. Kopfstütze)
Einbaukonsolen für alle Kfz lieferbar
Info 3
499.-
eku schalensitz zentrum prevorst
Lindenweg 9 · 7141 Prevorst
Telefon 07194/8108
©GROSS

Sierr. Cosw., 11.86, 900 km, weiß, unf.fr., SD, FP 35.900,-. Tel. 02251/73150.

Escort-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perf. + schnell.
Brandneu: Verdeck-Automatik
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/47 57 96 u. 47 47 50

Scorpio-Rohkarosserie, 4türig, VB 4000,-. Tel. D-06663/6177, abends.

Exclusive Eleganz für Ford Sierra
von GFL SPORTLINE



Wir liefern Tuning-Programme für alle Fahrzeugtypen.
GFL AUTO-TECHNIK + DESIGN
7332 Eislingen, Stuttgarter Str. 186, Tel. 07161/83011, Telex 727342
AUTO-Race Bonn GmbH 5300 Bonn 1, Bonner Talweg 215, Tel. 0228/221717
RKS Autozubehör GmbH A-5020 Salzburg, E.-Fugger-Str. 2, Tel. 0662/29066, 29280, Tx 632431

Sierra XR 4i, 9.83, 63000 km, SD, ZV, Servo, Stereo, u.a. Extr., Topzust., VB 15.600,- DM. Tel. 02473/2910.

Warten Sie nicht bis der Auspuff dröhnt und röhrt. Greifen Sie gleich zu ABARTH, dem Langzeit-Auspuff mit ABE. Prospekte kostenlos bei NÖLDEKE, Postfach 5130
7750 Konstanz · ☎ 07531/63241

Capri 2,8 Si, a. Extr., 1a. D-09363/1754.

Sierra 2,3 D Turnier, EZ 11.86, Langstreckenfzg., 38000 km, viele Extr., VS. Tel. D-07161/21228.

RS 2000, Bj. 77, TÜV neu, 1a Zust., Breitr. Alu usw., weiß, 110 PS, 125000 km, VB 3500,-. D-089/752626, a. 17 h.

Gelegenheit! Turbo Sierra, 3.86, 22000 km, Speziallackierung, ABS, Allrad, Suhe-Umbau, BBS, wegen leichtem Unfall günstig abzugeben. Telefon 02191/81200.

Escort RS Turbo, Bj. 9.86, 21000 km, Preis VS. Tel. 06506/485.

REIFEN-DIREKT-VERSAND
☎ 07191/62454

(1) EXTRA-ANGEBOTE (deutsche Fabrikate) (1)
FIRESTONE (2) ★ FULDA (3)
UNIROYAL (4) PIRELLI (5) MICHELIN (6)

	1	2	3	4 bis 6	
175/70 HR 13	89,–	98,–	110,–	130,–	158,–
185 70 HR 13	99,–	109,–	118,–	136,–	166,–
195 70 HR 13	–	126,–	134,–	154,–	182,–
175 HR 14	–	110,–	123,–	138,–	165,–
185 HR 14	105,–	115,–	131,–	154,–	184,–
175/70 HR 14	99,–	–	123,–	139,–	171,–
185/70 HR 14	110,–	117,–	134,–	149,–	182,–
195 70 HR 14	–	119,–	149,–	169,–	199,–
205/70 HR 14	–	125,–	169,–	179,–	219,–
195 70 VR 14	164,–	–	175,–	209,–	249,–
205/70 VR 14	173,–	–	186,–	239,–	269,–
185 70 VR 15	–	–	154,–	212,–	259,–
205 70 VR 15	229,–	–	–	298,–	310,–
195 65 HR 14	–	–	149,–	168,–	204,–
185 65 HR 15	124,–	–	149,–	159,–	196,–
195 65 HR 15	129,–	–	156,–	175,–	209,–
195 65 VR 15	–	–	168,–	188,–	228,–
185 60 HR 13	–	115,–	129,–	140,–	159,–
205 60 HR 13	–	122,–	156,–	166,–	189,–
185 60 HR 14	–	119,–	139,–	149,–	175,–
195 60 HR 14	–	124,–	149,–	159,–	186,–
195 60 HR 15	–	136,–	169,–	169,–	194,–
205 60 HR 15	–	139,–	179,–	186,–	206,–
205 60 VR 15	–	159,–	198,–	208,–	239,–
205 55 VR 15	–	–	248,–	259,–	279,–
205 55 VR 16	–	–	276,–	310,–	346,–
195 50 HR 15	149,–	–	–	158,–	
205 50 HR 15	183,–	–	–	–	
195 50 VR 15	153,–	–	173,–	189,–	210,–
205 50 VR 15	210,–	–	239,–	269,–	315,–
225 50 VR 15	–	–	259,–	308,–	359,–
225 50 VR 16	–	–	299,–	359,–	405,–

Garantie fur 1a Reifen – alle schlauchlos –
täglich NN-Versand oder **fachmannische SOFORT-Montage** in unserem modernen **SERVICE-Betrieb**
REIFEN-VERSAND K. Kirchdörfer
7150 Backnang · Sulzbacher Straße 168

Ford

Ford Capri 2,3 S, Bj. 6.80, TÜV 6.89, orig. 75000 km, gold, SSD, Servo, 9fach bereift, VB 8200,-. Tel. 07331/61916.

XR 4×4, 1.86, 8000 km, Klima, Rad. Heckw., weiß, Gar. 2. u. 3. Jahr, unfallfr., DM 29.800,-. Ford-Fischer, 463 Bochum, Tel. 0234/350021. H

RS 2000, Bj. 77, TÜV 7.89, Sommerfzg., 2 J. stillgel., met., div. Extr., 205er Koni, VB 6900,-. Tel. 07041/42039.

RS 2000 Spezial, 79, 126000 km, Mot. überh., 158 PS, Somm.fzg., TÜV u. Ber. neu, Extr., VB 11.800,-. Tel. 09147/873.

Capri 2.8i, EZ 6.81, 58000 km, Sommerfzg., VB 16.500,-. 07329/1429.

XR3i Cabrio, Kat., 12.86, 16000 km, rot/schw., Extr., 25.900,- VB. Tel. 02306/13316.

SCHULT

Ford Escort: für alle Modelle ab Bj. '81 Umbausätze bis 9''x15
Ford Transit: Frontspoilerstoßstange

Farbgesamtkatalog gegen 15,– DM bar oder Briefmarken
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

Capri III, rund verbr., Topzust., Innenr. rot, Motor def., VB 7500,-. Tel. 06106/4592 od. 06073/2650.

Scorpio 2.9i Allrad, sämtl. Extr., Selzer-Felg., Breitreif. 220/230, Hecksp., Fa. Rauscher. 08254/8905 H

Sierra RS Cosworth, neu, o. Zul., 0 km, Fa. Rauscher. 08254/8905 H

Scorpio 4 x 4, 2,9i, 1987, 15000 km, met., Col., Stereo, ZV, Kurbeld., Bordcomp., Alu, Garantie-Schutzbrief, Extr., wie neu, unverbindliche Preisempfehlung DM 51.000,-, jetzt DM 32.900,-, weitere Fahrzeuge auf Anfrage, PKW-Verkauf aus Bankrückfinanzierung, Fa. Hoffmann. Tel. 02686/324 H

Ford Fiesta 1,4 S, XR2-Cockpit, 75 PS, 165/65/ SR 13, EZ 4.87, 12500 km, VB 13.000,- DM. Tel. 030/2158306

Capri 2,8i, Bj. 6.83, Bestzust., 72000 km, ATS, tiefer, Fichtel u. Sachs, RS-Ausp.-Anl., H-Gurte, VB 15.100,-. Tel. 0202/500253

Scorpio 2,9i GL, silikatgold, EZ 5.87, NP 46.000,-. 13 Extr., umständeh. abzug., 5800 km, Topzust., VB 38.000,-. Tel. 06251/16240 v. 7-16 h, ab 17 h 06251/38109

Capri RS, Reif. neu, F.- + H.-Sp., Minileit, Fzg. s. gt. Substanz, TÜV, 4500,-; **Capri RS-Dekor,** u. Emblem, RS-Teile, Zub. T. 07343/6369 o. 08282/5683 H

Escort Cabrio 1.6i, Bj. 4.85, 55000 km, rot, Extras, tiefer, Heckflosse, Kamei-Umb., Alu, Alpin-Boxen, Alarm, VB 19.300,-. Tel. 02224/74811

Ihr Partner für Teile- und Karosserie-Tuning

Ford-Tuning: Fiesta, Escort, Capri, Taunus, Granada, Sierra, Scorpio

Kat. '87 DM 10,– inkl. Porto + Verpackung (Schein/Scheck beilegen)

MOHAG MOTORSPORT
GE-Buer: Sperberstr. 22, 4660 Gelsenkirchen-Buer, 0209/360040 H. Schachtl
RE-Stadt: Hertener Str. 100, 4350 Recklinghausen, 02361/58040 H. Galberg

Werks-Capri, Bj. 77, TUV 9.89, 2.3 Ltr., 180 PS, RC, tiefer, verbr., Sommerfzg., Ga.wg, Topzust., gen.überh., rot/weißperlm., AHK, 235-60er Reifen, Pr. VS. Tel. 02331/401805

Ford A, Bj. 31, rest., 1a Zust., DM 39.000,-. Tel. 040/7024020

Fiesta XR2, schwarz, EZ 1.87, 7300 km, VB 14.900,- DM. Tel. 07134/8504

RS 2000, Käfig, Bj. 78, TÜV 89, andere Bremsanl., tiefer, 205/60, AT-Motor usw., VB 4850,- DM. Tel. 02238/42923

Ford Capri 2.3 S Turbo, Bj. 2.83, TÜV neu, v. Extr., Topzust., Pr. VS. Tel. 0711/816596 ab 19 h

Umbausatz Escort III und IV
Gute Paßform, schnelle Montage, TÜV-Gutachten. Komplett DM 1998,–. Farbkatalog geg. DM 10,– (Wertscheck) od. bar
...SCHMALENBACH *Tuning*
Bielefelder Straße 196
4690 Herne 2 · Tel. 02325/49596

XR2, 7.85, DM 11.990,-. 07159/3659

Capri 3 S, 114 PS, 3.84, 3.89, 55000 km, silber-met., RC, Colorglas, LM, VB 10.600,-. Tel. 0221/483331

Sierra 4x4, 7.85, Extras, Scheckh., unfallfr., VB 22.000,-. T. 089/8128101

JW/1½-JW, Scorpio, Sierra, Escort, versch. Ausf., günstig. 0211/503108 H

Glück für 90 Escort-Fahrer: Original Alu-Rad (v. Cabrio Turbo), 6J14 mit Pirelli P6, montiert u. gewuchtet, für 230,- DM/Stück! Tel. 02196/92754 (☺) Handel H

Einspritzanlage v. Capri 2.6 RS, komplett u. Fahrwerksteile, VS. 06131/673783, abends öfters vers.

Ford Capri Rechteckscheinwerfergrill, Kotflügelverbr. f. Capri I, II, III, GFK-Haub. anzubieten. 02381/41671 H

Fiesta, 45 PS, Neuwagen, schw., wg. Todesfall 25% unt. NP. Tel. 069/235224

Schnellster Sierra Deutschlands, 250 PS, Turbo, 250 km/h, Vollausstg., 225/50/15, 19.900,-. 0251/295333/99

Ford-Klassiker
Karosseriearbeiten, Karosserieteileanfertigung, Sonderumbauten, GFK-Verarbeitung, komplette Restaurierungen, An- und Verkaufvon gebrauchten Ersatzteilen und Fahrzeugen. **RSB-Autoteile,** Tel. 07841/24446 H

Capri 2,8 Superinjektion, Bj. 11.84, 50000 km, SD, bl.-met., große Kotflügelverbr., Flügel, Alarm, 120W, VB 17.500,-. Tel. 07472/25271, ab 17 h

XR-4i, VB 12.800,-. 0711/634898

Sierra Cosworth, 12.86, ATM, div. Extr., leistungsgesteigert, VB DM 47.500,-. Tel. 05383/778

Liebhaberfzg. Escort RSi 1,9, 153 PS, einmalig i. BRD, zuviel z. Aufzählen a. Extr., So.-Fzg., wie ladenneu, NP 45.000,-, FP 32.000,- DM. Tel. 02202/78429 ab 17 Uhr

XR4i, 7.85, 28000 km, Coni, SD, LM, ZV, 8fach, gepfl., 22.900,-. 09405/4408

Unfall-Escort Turbo, Bj. 86, 4000 km, Mot. ok, DM 6800,-. Tel. 089/9037026 H

Geländewagen

Dodge Ramcharger SE, EZ 3.81, AHK 2,8 t, Col., Klima, Rammschutz, Stereo, TÜV neu, neue Servo, neue Chromfelg., neu. lack. 3.86, Stahl-Hardtop, ca. 86000 km, 9fach ber., VB 15.800,-. T. 02732/81622.

Liefere fabrikneue Geländewagen aller Marken kurzfristig und fast alle Pkw, Lkw, gegenüber der unverbindl. Preisempf. des Herstellers bis zu 8000,– DM Ersparnis, mit Werksgarantie, TÜV + Kfz-Brief. Re-, Im- + Export. Firma Wittmeier, Waldenburger Straße 9, D-4460 Nordhorn, Telefon 05921/4110

Original US-AIR FORCE Pick-up, Doppelkabine, dt. TÜV, Bj. 78, VB 9900,-. Tel. 02323/51968.

AMC-Jeep CJ-5, Bj. 78, TUV neu, 64000 km, Preis VB 12.000,- Tel. D-07952/5612.

Range Rover, 8.83, Klima, ant.-met., 50000 km, DM 19.500,-. Tel. 06172/6269.

Pajero TD, silb., 4.87, 5000 km Rammsch., SCR, AHK, 5000,- u. NP. 05407/4141.

CJ-7, 80/88, 4,7 Ltr., 48000 Meil., Hardt., Alu, Chrom. 0911/673312.

Jeep CJ-7 Laredo, Bj. 80, schwarz, drei Dächer, 8fach bereift, 50000 km, 8-Zyl. 0521/410606.

Cherokee Chief, Bj. 79, 8-Zyl., § 7.89, 46000 mls, LKW-Zul., 11.500,-. Tel. 089/156680.

Toyota FJ 40, Bj. 78, Topzust., Extr., LKW, VB 14.700,-. T. 07139/2209.

Softtop f. Patrol, neuw. u. Track., 9×15/83, günst. T. 0202/87604.

Patrol, 18 Mon., 2 Dächer, 275-8J, Recaro, v. Zubeh., 23000 km, NP 44.000,-, 29.900,- + MwSt. 0202/87604.

Der klassische Allround-Gelände-Reifen für Sand, Schlamm, Schnee und Straße aus Amerika
Preisliste anfordern
Mickey Thompson
8063 ODELZHAUSEN · Pf. Delta · ☎ 08134/6033

Range Rover, Bj. 11.83, 85000 km AHK, RC, Lederlenkr., VB 27.500,-. Tel. 02234/84511, ab 19 h.

Prisma 1600 LX, 105 PS, 10000 km, JW-Sonderserie, alle Extr., LM, NP 24.500,-, VB 19.000,-. Tel. 0209/772756.

SCHMUDE
4790 PADERBORN ☎ 05251/72582
UNSERE HARDTOPS FÜR IHREN GELÄNDEWAGEN

280 GE, kurz, 11000 km, Servo, Sperren u.v.m., nie im Salz, VB 37.400,- DM. Tel. 0711/224573.

Toyota, Bj. 75, Diesel, EZ 7.87, mit Winde, Radio, DM 39.500,-. Tel. 07424/6834.

JEEP-CENTER KREFELD
Ersatzteile · Jeep-An- + -Verkauf
Neufahrzeuge
Fütingsweg 43–45 · 4150 Krefeld
Telefon 02151/394361

Jeep Renegade, Bj. 85, 16000 km, Kat., Radio, Hardt., TÜV bis 89, Fzg. wie neu, VB 29.500,-. 0721/30232

Pajero Turbo Diesel, 110 PS, 10"Alu, Breitreif., Frontbüg., RC, Lampenschutzgitter, Zusatzscheinw., 3000 km, Vorführwag., 36.800,-. 06029/8830 H

CJ-7, Bj. 78, 6 Zyl., 4,2 Ltr., schwarz, 87 total rest., Recaro, Sitzhzg., Lederausstg. schw., Blaupunkt Equalizer, 2 Dächer, alle Chromtl., VB 22.000,- DM. Tel. 05071/2725

AUTO Kugel GmbH
☎ (06501) 2065
D-5503 Konz Tx 472710
FAX (06501) 2715
Jeep CHEROKEE aus Kanada

Drl. ges. Gel.wg. 040/5592084/85 H

Chromfelg. m. § f. alle Gel.wagen. Becker Auto-Technic, 040/5592084/85 H

CJ-7, 79, 12.900,-. **Blazer 79,** 9900,-. Service, E-Teile, Getriebebau. **Geländewagen ges.** 0203/705161 H

Sidepipes f. Pajero u. Trooper, li. + re., m. TÜV, andere Fzg. i. Vorbereit., Tel. 06301/9700 H

MUNGA-TEILE
Großlager: Motoren, Getriebe, Einzelteile, Zubehör, Reifen, Schneekett.-Neu + gebr., Liste frei.
matz autoteile
Postfach 2255 · 2390 Flensburg
Tel. 0461/17311 · Telex 22643

Blazer, 79, Allrad, alle Extr., Spitzenzust., 14.800,-. 0209/204744 H

Jeep CJ-7 Laredo u. Wrangler Laredo, in Großauswahl günst., neu + gebr., + Barankauf. Tel. 06175/7198 H

Range Rover: Ausp. kpl. 455,-, Heckklappe unten, kpl. 735,-. 0421/647163 H

Toyota BJ 42 Diesel, Bj. 83, 1a, Tel. 05304/1666/05307/471

PLATE NEUWAGEN-IMPORTE

Toy. HJ 60 LV	38480,-	Niva L 5-G.	12880,-
HJ 61 Turbo D	48580,-	Suz. SJ 413	17380,-
4-Runner	36980,-	Wrangler YJ	26980,-
Nissan Terrano 3,0i V6 SE LUX	45280,-	Cherokee 4,0i Laredo	38580,-

H. PLATE · Postfach 310228 · 5900 Siegen
Telefon 0271/381539 · Telex 872702 plate d

SJ 413, long, '86, 17000 km, Zub., viel Platz, VB 14.900,-. 09726/2617

Jeep Neuwg. (Direktimport), YJ Wrangl.-Lar.-Sahara, Mod. 88, 6-Zyl., 4,2 Ltr., 89 kW/120 PS, **Cherokee,** 2türig/4türig, Mod. 88, 4,0 Ltr., 110 kW/150 PS. Wieser-Auto, Schönbuchstr. 40, 7030 Böblingen. 07031/276363 PKW- + Gel.wg.-Inzn. mögl. H

Gamma Goat, Schwimm-Klimm-Wagen, 3-Zyl. Diesel, guter Zustand. Reomie, OOY, Tel. NL-0031/88931841 H

Willys MB, 5.89, VB 10.500,-. Telefon 0212/51653

Werkstatthandbücher für Suzuki und DKW-Munga, zu verkaufen. Telfon 0511/325908

4x4 Großauswahl! 0651/86503 H

Pajero TD, 9.84, bl.-met., breit, Bügel, AHK usw., unfallfr., Garage, VB 23.700,-. Tel. 02204/53164

Range Rover Vogue, 4türig, EZ 9.85, 29000 km, 1. Hand, elektrische Fensterheber, Automatik, Alufelgen, Anh.-Kupplung u.v.m., **DM 39900,–** inkl. MwSt.
Schiller Garage 07141/24551

CJ-7 V8, 79, Quattra Trac, Autom., neu restaur., teilw. sandgestr., braun-met., v. Extr., z. B. 10" Reifen u. Felgen, Ausp.-Anl., Klima, Hard-, Softt., Superzustand, VP 25.000,-. 07161/23066, ab 20 Uhr 07161/811442

Jeep Wrangler neu, silber/black, Kat., DM 30.900,-. T. 0911/883494

Mitsubishi Pajero, blau-met., 3.84, 41000 km, v. Extr. T. 07152/23505

RANGE ROVER CENTRA-Kfz GmbH Mainzer Straße 296 53 BN-Mehlem. 0228/344071

Toyota LC RJ 70, Benz, weiß, 10.85, 16000 km, Bullbar, Breitreif., RC, VB 24.500,- (inkl. MwSt.). Tel. 0711/7775078 oder 4570751

Wir kaufen Ihren Geländewagen! Pajero TD, Patrol D/TD, Suz., Trooper, Autohs. König+Müller, 06261/14200 H

Range Rover, Bj. 78, Alu, 275, rot, getö. Scheib., Servo, Bilstein, Stereo usw., 9900,-. T. 06652/2780

Cabrio-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perfekt, schnell und preiswert
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/475796 u. 474750

Range Rover Turbo Diesel Vorführwagen, EZ 4.87, km 8500, Alarm, ZV m. Fernbedienung, RC, DM 59.500,-. Rolf Bernauer, Range Rover Vertragshändler, Zeppelinstr. 1, 6806 Viernheim, Tel. 06204/4133 H

Monteverdi Sahara, EZ 1.81, 65000 km, s. gt. Zust., v. Extr., VB 20.000,-. Tel. 02409/9544

Suzuki SJ 413 JX, Bj. 86, AHK, verbr. Haselbeck-Büg., Bikini, Seilwinde, Türeinstiege, Winterdach, RC, VB 18.500,-. Tel. 06706/1683

v. KRESS · ALLRAD-IMPORT
Toyota HJ 61 Turbo-D, Luxusausst., 136 PS DM 48500,–
LJ 70 Turbo-D, mit Verdeck oder Hardtop DM 30800,–
Hi-Lux Pick-up DM 23000,– · Bj. 75 Pick-up DM 34000,–
Suzuki 413 JX DM 17900,– · Lada + Daihatsu auf Anfrage
BREITREIFEN · ZUBEHÖR · TUNING · EXPEDITIONSAUSRÜSTUNG
7080 Aalen · Schellingstraße 66 · Telefon 07361/33239

Toyota HJ 60, Bj. 9.85, Rammschutz, el. FH, ZV, Breitr., Verbreiterungen, AHK, VB 33.000,-. 06526/8510

230 GE Station, langer Radstand, Bj. 85, grau-met., 39000 km, AHK v. u. hi., Diff.sperren, Sonderbereifung auf DB Alu-Räder, Klima, gehobene Innenausst., Becker RC u. v. m., VB 51.500,-. 06187/23598, Sa.+So ab 19h.

Cherokee, 4l/Wrangler/Blazer ab Lager
American Car Show
Tel.: 0211/340055

VW-Kübelteile + -Echtglasfenster. Eckstein, 2000 HH 63, Pf. 630204, Tel. 040/5387392+5236122, Standhzg! H

Range Rover, Turbo Diesel, EZ 2.87, caspianblue-met., AHK, RC, DM 54.000,-. Tel. 07321/71230 H

Jeep CJ-7, 78/88, schw., Extr., gt. Zust., 9900,-. 07071/83889, Mo.-Fr.

230 GE, Autom., Bj. 12.85, 15000 km, Vollausst., Breitr., LM, Standhzg., DM 42.000,- + MwSt. Tel. 06121/529773, Mo.-Fr. v. 9-12 h

850er Slata Spring, Bj. 68, Zust. 1-2, gg. Gebot zu verk. od. Tausch gg. AMC-Jeep CJ-7 od. Wrangler, auch Wertausgleich. Tägl. v. 9-14 h unter Tel. 0871/21113

CJ-7, VB 18.000,- VB. 06224/77107

AUTO **Kugel** GmbH ☎ (06501) 2065
D-5503 Konz 472710
FAX (06501) 2715
TOYOTA STATION WAGON HJ61LX TURBODIESEL, 136 PS ab 49.900,–



Abb. mit el. Faltschiebedach (Alleinvertrieb), Rammschutz u. Trittbretter geg. Aufpreis. Weiteres Lieferprogramm: LJ70, LJ 73FRP, BJ71LX, BJ70FRP, BJ75 und HJ60, Pick Up's.
LEASING zu günstigen Konditionen · Info gratis

SJ 413, alle Extras, 9500 km, NP 27.000,- DM, Leasingübernahme, 2 Jahre, 572,- DM monatl., Restwert 8900,- DM. Tel. 0621/857644

Range Rover Automatik, 1985, 93 kW o. Zul., 5t., 1500 km, LM, ZV, silber, DM 39.900,-. Toyota Mohr, 6300 Gießen, Tel. 0641/45051 H

230 G, offen, Bj. 83, grün, 56000 km, 23.500,- DM. Tel. 05621/72622

Pajero TD, kurz, 3.86, 22000 km, s. gt. Zust., v. Extr., NP 41.000,-, geg. Gebot zu verkaufen, MwSt. ausweisbar. Tel. 06433/3055

DKW Munga-Ersatzteile
Aggregate und alle Einzel-Ersatzteile, sofort.
PETER HERMANN · Ihmer Straße 6–8
3000 Hannover 91 · Telefon 0511/461250

Land-Rover 110 V8 Country Station, d.grün/weiß, Color, AHK, Bj. 10.84, 70000 km, 17.000,-+MwSt. Tel. 06348/1305 oder 8414.

Toyota Land Cruiser Turbo Diesel, EZ 2.86, 22000 km, Extr., VB 25.000,-. Tel. 06394/319.

MTW – «NEWS»
excl. Pajero Vermietung
HIT = 4 kompl. Serienräder 990,–
Telefon 0201/493549 + 494451

CJ-7 Laredo, Bj. 81, d.blau, Extras, techn. + opt. 1a, VB 16.900,-. Tel. 0931/412918

DB 230 G, Bj. 85, DM 27.500,-. Tel. 09126/7697

Patrol HT Benzin, 83/88, 129000 km, Breitreif., Ramme, AHK usw., 1a, 12.400,- DM. Tel. 0291/82661, o. 7539

300 GD, 8.83, lang, 22.900,-; 240 GD, 8.80, lang, 15.500,-; BJ 42, 83, 16.500,-. Tel. 05143/5990 H

Umfangreiches Geländewagen-Zubehörprogramm. Günstige Preise. Bitte 4x4-Katalog anfordern, DM 5,– Abtlg. 4 WD
HUB SPEED ★★★★★
Sartoriusstraße 2 · 8700 Würzburg
Tel. 0931/18844 bzw. 18855
Telex 680138 hubs

Jeep Wrangler, Neuwagen, 4,2 Ltr., rot, a. Extras, DM 29.900,-, Inzn. mögl. Tel. 06331/73045 H

Hardtop mit Stahltüren, f. Jeep CJ-7. Tel. 089/425666

Faltverdeck-Umbausatz Mercedes G **KHM**
KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf.571, ☎ 0711/353064

Blazer K 5 Silverado Suburban, 5,7, Doppelklima, 9 Si., LKW-Zul., 1. Hd., orig. 31000 mls, techn. + opt. einmalig, 19.200,- DM. T. 0711/512536

NEUWAGEN-IMPORTE

Suzuki 410	DM 14990,–	Toyota HJ 60	DM 38490,–
Suzuki 413	DM 17390,–	Toy HJ 61 Turbo D.	DM 48590,–
Toyota RJ 70	DM 27990,–	Datsun Patrol	DM 27590,–
Toyota Hilux	DM 23480,–	Daihatsu Rocky	DM 21690,–

Alle Endpreise frei Siegen. Weit. Pkw- od. Allrad-Modelle auf Anfr.
allrad-center siegen gmbh 59 Si · Hagener Str. 38 Telefon 0271/45091

Range Rover, 4.84, 46000 km, weiß, 1. Hd., kein Gelände, 275 Wolfrace, AHK, el. FH, RC etc., DM 28.000,-. Tel. 02053/8681

Hardtop f. CJ-7, kpl. m. Türen, VB 2500,-. Tel. 07422/21551 u. 22636

CJ-5, V8, 17.500,-. 0228/470768 H

AMERICAN MOTORS TRENZ GMBH
AMC-Jeep/Eagle Ersatzteil-Großlager
Zubehör, Gebrauchtteile, AT-Motoren, -Getriebe, GfK-Kotfl. für CJ DM 769,50, GfK-Scheibenrahm DM 775,20 Edelstahlteile: Lochstoßstange DM 285,–, Chromfelge 10 JJ 15 DM 256,50, Bremsscheibe CJ-79 DM 216,60, Auspufftopf CJ-6 DM 171,–, Teppichset CJ DM 376,20, Super-Fahrwerk für CJ kpl. Satz DM 1404,50 Sehr großes Lager an Motorteilen – z. B.: Kolben ab DM 116,40 Solange Vorrat. Dies ist nur ein kleiner Auszug aus uns. Lieferprogramm
Telefon 09605/2552 + 09605/2560 · Telex 63714 impex

Toyota Land Cruiser, Diesel, Bj. 85, 23000 km, DM 22.900,-. 02606/683. H

Quattro Turbo-Diesel, lang, Bj. 10.86, 44000 km, AHK, RC, Winde, kein Gelände, DM 28.500,-. 0234/534400 H

Nissan Pick-up, MD 21, Diesel, Bj. 5.86, TÜV neu, Hardt., Breitr., VB 20.500,-. Tel. 0671/31263.

Range Rover, Bj. 7.86, Mod. Vogue, 13000 km, Einspritzmot., 5-Ganggetr., Klima, grau, 1a, 47.500,-. 0211/434242, zu Bürozeiten

US-SPECIALS

AMC Wrangler YJ	DM 27 900,-	Nissan Terrano 3.0i Xe	DM 40 900,-
AMC Wrangler Laredo	DM 32 900,-	Nissan Terrano „full loaded“	DM 51 000,-
AMC Cherokee	DM 32 900,-	Toyota Hi-Lux 4-runner	DM 36 900,-
AMC Cherokee Laredo 4.0 l	DM 38 800,-	Chevrolet Blazer, S 10	DM 32 700,-
AMC Cherokee Limited	DM 54 400,-	Full-Size Blazer	DM 43.500,-
Alle Preise für 88er Modelle		Weitere Typen auf Anfrage	

Diverse Fahrzeuge sofort ab Lager lieferbar
H. & L. **KNEBEL** GmbH · 5900 Siegen · 0271/56051

CJ-7, Bj. 84, 4 Zyl., bl.-met., Softtop, Servo, Kat. (steuerfr.), sehr gepfl., DM 18.500,-. 06121/598762

Patrol Benz. HT, 11.84, Breitr., DM 16.500,-. Tel. 0211/671844

US-Fullsize Pick-up: Chevy, AMC, Ford, Bj. 75-87, V8, Autom., 4×4, jed. Ausführg. u. Extr. liefb. 04320/448. H

DB 300 GD, 83, 23.800,-. 05143/1547

Patrol Diesel, Bj. 83, SV, AHK, RC, Rec., VB 14.900,-. Tel. 07426/3316

Land-Rover 88 - 109, Ex-Armee, Plane, Hardtop od. Safari, 40 Fahrzeuge vorrätig. Fa. Aretz, 02162/12656 H

General Motors

US-Auspuffanlagen: 06301/9700 H

Honda

Spoiler · Schweller Breiträder
für Honda – Pkw.
Bitte Fahrzeugtyp angeben.
Farbprospekte bitte anfordern von:
Polybauer GmbH · Industriestraße 49
Postf. 1380 · 3160 Lehrte · Tel. 05132/1666

CRX 1.6, 16V 4.87, 10000 km, 20.000,- VB. 0202/744519/742253.

Accord 16V, A.L.B., EZ 11.86, met., 12000 km, VB 26.800,- DM. Tel. 05252/6751.

Auto Reck · EG-Neuwagen

Fiesta	ab 10990,–	Omega Kat	23800,–
Corsa	11090,–	Espace TD	31400,–
Mazda 626	ab 15950,–	Sunny Kat	15900,–
Prelude	20900,–	CRX	21590,–

Weitere Modelle auf Anfrage! Telex 8561148
Bottroper Str. 123 · 4200 Oberhausen 12 · 0208/893588

EG-Neuwagen-Preise! 07361/43232 H

CRX 16V, 5.86, 28000 km, VB 16.850,- inkl. MwSt. Tel. 02404/66688

Globus-EG-Neuwagen

Opel Corsa	ab 11290,–	Audi 100, 5-G.	ab 23990,–
Kadett	ab 13290,–	Celica, 85 PS	20990,–
Sierra	ab 16790,–	Espace	ab 28790,–
CRX	ab 21490,–	Landcruiser	ab 26950,–

Bero-Center · 4200 Oberhausen · 0208/854021

CRX 1,5, 28000 km, EZ 4.85, Extr., VB 15.800,-. Tel. 07531/51144

COUPON
☐ Bitte den neuesten Katalog über Jeeps (kostenlos)
☐ Bitte den neuesten „Jeepers-Outfitter“ Die Schutzgebühr 10,- DM liegt bei als Schein oder Scheck.
Name/Beruf:
Straße:
Ort:
AMS

Importeur für Jeeps **ALLRAD-SCHMITT**
8706 Hochberg-Würzburg (Gewerbegebiet)
Telefon 0931/409005 · Telex 68841

Fang' Dir die Freiheit!
Jeeps mit Power x 4
YUKON
mit Exclusiv-Sonderausstattung
Auf das Original kommt's an!

Iso

Iso Grifo, Bj. 67, dunkelblau, 350 HP, Holley-Vergaser, 5-Gang, ZF, voll restauriert, Topzustand, SFR 40000 oder Bestzustand. Tel. CH 004161301658

Jaguar

Jaguar XJS Cabrio, schwarz, Leder mulberry, EZ 4.87, Arden-Frontspoiler und -Seitenschweller, Sportfahrwerk, Sportauspuff, Breitreifen auf BBS, Fondsitzbank, Stereo, DM 99.000,-. Kfz-Firma, Tel. 08121/3601. H

Jaguar 5,3, EZ 7.81, techn. u. opt. erstklass., Mot. u. TÜV neu, n. 24.900,-. Autohaus Wilhelmsaue GmbH, Spezialwerkstatt f. britische Fahrzeuge, Wilhelmsaue 39-41, 1000 Berlin 31, Tel. 030/8217051. H

XJ 5,3, S III-Schlachtfest. 07031/50608

XJ 4.2 Sov., silber, Bj. 83, Extr., techn. u. opt. neu, VB 33.000,-. Tel. D-02203/65766, ab 19 h.

XJS HE, Mod. 84, 58000 km, **Koenig-Umbau,** weiß, Led. schw., unf.fr., 2. Hd., DM 68.000,-. T. 089/8577110 H

Jaguar XJ Coupé, EZ 78, Servo, Radio, Klima, Lederausst. sehr gepflegt, alle Insp., 18.900,-. 07253/24423 H

Sov. V12, EZ 12.86, dorchester/doeskin, Vollausst., 74.000,-. 07321/71230 H

Jaguar E V12 Roadster aus Kalifornien, 28000 mls, rot, DM 65.000,-. Tel. 05241/6558

XK 140, FHC, RHD, Bj. 56, Zustand 2, VB 47.500,-. Tel. 0231/487974

XJ 5,3 V12 Coupé, schwarz, Led., Klima, DM 23.000,-. T. 09721/650220 H

XK 120 Roadster, Bj. 52, sehr gepfl., DM 55.000,-. Tel. 09721/650220 H

Sammlerstück, Jag. XJ6, 4,2, Bj. 71, Serie I, RHD, Autom., verzollt, TÜV, s. gt. Zst., scheckheftgepfl., Belege vorhanden, nur 23500 Orig.-mls, DM 15.000,-. Tel. 06221/13010

E-Type Coupé, S. I, TÜV neu, Extr., 34.000,-. T. 0711/6401638 od. 795932

Zwei E-Cabrios V12, 74, LHD, Zub., VS. T. 02104/52741, 0211/299572

Jaguar-Motor, 12-Zyl. + 6-Zyl., Spitfire-Teile, Türen und viele andere Leyland-Teile. Tel. 07243/16078-79 bei Herrn Zimmermann H

Von Privat: XJ 4.2, weiß, Bj. 77, alle Extras, TÜV/ASU neu, Mot. gen.überh., neu lack., VB 11.800,-, Finz. üb. BMW-Kredit mögl. 02335/7862, ab 18 h

Sov. 3,6, EZ 2.87, met., Alu, RC, DM 69.000,-. Tel. 07321/71230 H

Jaguar, mehrere neue u. gebr. Daewel Automobile Tel. 0651/87063 H

XJS HE, 7.86, evtl. Leasingübern. od. VB 55.500,- DM + MwSt. Tel. 07141/73198 od. 0711/8304250 (werktags)

Daimler Double Six, Vanden Plas, Mod. 82, a. Extr., 22.500,-. 04206/9737

Jaguar V12 Sov., EZ 3.86, km 19500, Tempomat, ESSD, Alufelg., s. gepfl. Zust., 1. Hd., 61.500,-. Rolf Bernauer Jaguar-Vertragshändler, Zeppelinstr. 1, 6806 Viernheim, 06204/4133 H

Dring. ges.: Jaguar. 040/5592084/85 H

Gebrauchtteile für XJ 12 u. 6, S. II, zu verk. Tel. 0208/62322

Rep.-Anleitungen. Tel. 0521/40744 H

Jaguar-Teile neu u. gebraucht, wie Motoren, Getriebe, Karosserie-, Verschleißteile u. v. m. Tel. 0231/736853 H

Jaguar E 2+2, Bj. 74, 1. Hd., schwarz, Leder creme, Speichenräder, Klima, 65000 km, TÜV 10.89, Topzust., v. Priv., 37.500,-. 0209/30763 + 378010

XJS V12, Bj. 87, anthr.-met., Arzt-Zweit-Wagen, 3700 km, VB 67.700,-. Tel. 0511/8379333

Verkaufe Jaguar E V12 Cpé. u. Cabr., wenige mls, kein Rost, Topzustand. Tel. 05253/5201

E-Cpé 4,2, Serie 1½ u. E-Cabrio 4,2, 1a Zust. T. 05456/393 o. 02525/7397

XJ 6 Inj. 4,2 Arden-Umbau, graphitmet., breit, tief, P7, alle Extr., TÜV 10.89, Topzust., Inzn. mgl., VB 25.000,-. Tel. 0711/543166, oder ab 20 h 07195/66320

XJS 12 Cabr., Bj. 86, 16000 km, 67.500,-. Tel. 0251/20689 od. 55574

XJS HE Coupé, Direktions-Garagen-Dritt-Wagen, 9000 km, a. erdkl. Extr., statt 95.000,- nur 50.000,- + MwSt. Tel. 030/7814073, ab 13 h

E Cabrio, 64, 45.000,-. 0228/470768 H

E Cabrio 4,2 L, 1970, z. Restaurieren, DM 26.000,-. T. 07731/51314 H

XJS Coupé, 3,6l, 5.86, 29.000 km, unfallfrei, dkl.rot, Klima, Leder, RC, Wi/Wa, nur 49.500,-. 0651/28051 H

XJS 12 Automatic, 4.80, 67000 km, racinggrün-met., 1. Hand, neue Klima, WS-Glas, beige, Lederausst., Alu, I. K. DM 24.800,-. 0211/7052830 H

XJ 12 Serie III, Bj. 81, 73000 km, Motor u. Getr. f. 12.400,- überholt, DM 16.900,-. Tel. 06345/3598

XJS Coupé 3.6, Bj. 86, 5-Gg., neue Arden-16"-Felgen u. -Reifen, 41000 km, a. Extras, windsorblue/doeskin, DM 49.900,-, MwSt. auswb. 04332/1419

XJ 12, Bj. 79, a. Extr., VB 11.000,-. Tel. 05321/80971 + 84508

Jaguar-Servolenkungen, Automatik-Getriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

Ersatzteile, alle Modelle, Gebraucht-/Unfallwg. gesucht. 06206/6874 H

XJ 12 S III, 81, 60000 km, neue 16" Alu, 225 Reifen, TÜV 2 Jahre, 1. Hd., Spoiler, 12.900,-. 02831/87019

Fortsetzung „Auto-Markt“ auf Seite 181

Zum zwölften Mal



Leser wählen die besten Autos der Welt

WN-VN 337
GG-MK 519



Zur Wahl – die besten Autos der Welt

Preise im Wert von rund 80 000 Mark zu gewinnen.

Das Dutzend ist voll: Zum zwölften Mal ruft auto motor und sport seine Leser auf, aus dem internationalen Autoangebot in sechs Klassen die Besten zu küren. Exakt 101 Modelle und Baureihen sind auf den folgenden Seiten gezeigt, zusätzlich findet sich noch ein Hinweis, wann das entsprechende Modell zuletzt in auto motor und sport ausführlicher behandelt wurde. Als Auswahlkriterien für die Präsentation dienten der Redaktion Marktpräsenz und Bekanntheit; natürlich sind auch alle hier nicht dargestellten Autos wählbar, sofern sie in Serie hergestellt werden. Um Mißverständnissen vorzubeugen: Weder die Bildgröße noch die Reihenfolge der Darstellung sollen präjudizieren. Die Beschränkung auf 101 Modelle dient ebenfalls nur der organisatorischen Erleichterung, denn die Zahl der zurückgesandten Stimmkarten hat kontinuierlich zugenommen, in den letzten Jahren lag die Quote stets über 100 000. Was bei der Wahl außerdem zu beachten ist, steht auf Seite 158. ▷



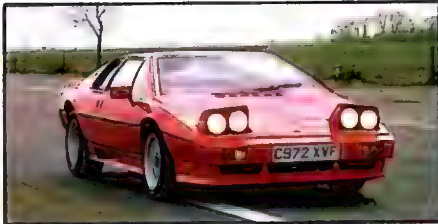
Die Preise

Erster Preis: ein einmaliger Alfa Romeo Spider Classico im Wert von rund 45 000 Mark, speziell für den Gewinner gebaut

Zweiter Preis: ein Opel Corsa GSi, Wert rund 20 000 Mark

Dritter Preis: ein Leasingvertrag über zwölf Monate für den neuen BMW 525i von Avis Leasing Frankfurt einschließlich Steuer und Versicherung (Benzin- und Servicekosten nicht enthalten) im Wert von etwa 14 000 Mark (Barablösung aller Preise ist nicht möglich)

Sportwagen



001 Lotus Esprit (T*: 13/79)


002 Lamborghini Countach (T: 18/85)



003 Ferrari 328 GTS (T: 23/85)

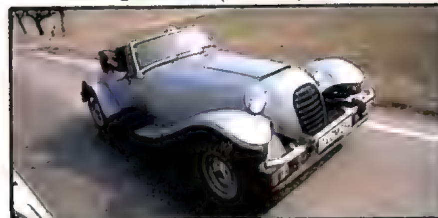


005 Nissan 300 ZX (T: 18/87)


004 Maserati Biturbo (T: 22/86)

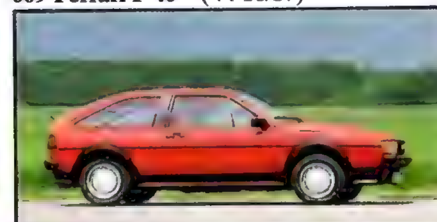

006 Porsche 911 Carrera (VT: 17/87)

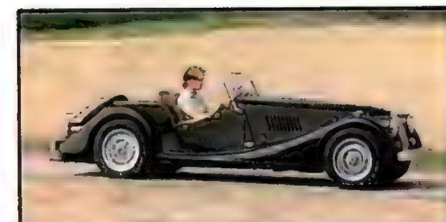

007 Audi Quattro (T: 6/86)


008 Panther Kallista (T: 10/84)


009 Ferrari F 40 (V: 16/87)


010 Porsche 944 (DT: 17/86)


011 VW Scirocco (DT: 16/85)


012 Morgan Plus 8 (V: 15/87)

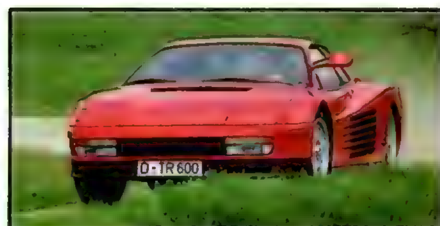
*T = Test, DT = Doppeltest, VT = Vergleichstest, V = Vorstellung, Fb = Fahrbericht



013 Jaguar XJS (T: 13/87)



014 Alfa Romeo Spider (T: 13/87)



015 Ferrari Testarossa (VT: 17/87)



017 Aston Martin Vantage (T: 21/87)



016 Mercedes SL (T: 5/86)



018 Porsche 928 (DT: 4/87)



019 Chevrolet Corvette (DT: 9/87)



020 Toyota MR 2 (VT: 17/87)



021 Renault Alpine (DT: 25/85)



023 Mazda RX-7 (DT: 11/86)



022 Porsche 959 (T: 12/87)



024 Toyota Celica (T: 20/87)

▷

Kleinwagen


025 Lancia Y 10 (T: 24/86)


026 Renault 4 (T: 16/79)


027 Opel Corsa (T: 19/87)


028 VW Polo (VT: 6/87)


029 Nissan Micra (VT: 14/86)


030 Ford Fiesta (T: 14/87)


031 Peugeot 205 (T: 19/87)


032 Seat Ibiza (T: 10/87)


033 Toyota Starlet (T: 14/86)



034 Austin Mini (T: 24/83)


035 Citroen 2 CV (T: 4/86)



036 Fiat Uno (VT: 10/87)


037 Renault 5 (T: 21/87)



038 Fiat Panda (T: 17/86)


039 Honda Civic (V: 19/87)


040 Suzuki Alto (T: 23/81)


041 Citroen AX (T: 12/87)


042 Alfa Romeo 33 (T: 20/87)


043 Seat Malaga (T: 11/86)


044 Lada Samara (T: 17/86)


045 Toyota Corolla (T: 17/87)


046 Volvo 360 (T: 7/87)


047 Ford Escort (T: 22/86)


048 Peugeot 309 (T: 8/87)


050 Austin Maestro (T: 2/84)


049 VW Jetta (T: 11/87)



053 Lancia Prisma (T: 15/87)


051 Opel Kadett (T: 14/87)


052 VW Golf (T: 20/87)


054 Nissan Sunny (T: 16/87)


055 Toyota Tercel (T: 13/84)


056 Mitsubishi Colt (DT: 7/87)


057 Mazda 323 (VT: 12/87)


058 Renault 9 (T: 15/84)

▷

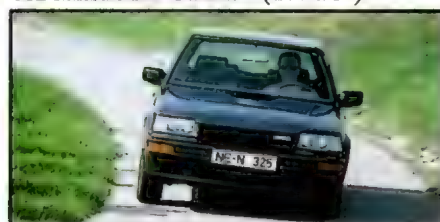
Mittelklasse


059 Rover 213 (T: 19/85)


060 Audi 80 (T: 18/87)

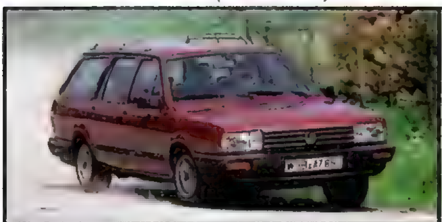

061 Mitsubishi Galant (T: 20/84)


063 Honda Accord (T: 14/87)


062 Nissan Bluebird (T: 26/86)


064 Citroen BX (DT: 20/87)


065 Mercedes 190 (VT: 13/87)


066 VW Passat (VT: 21/85)


067 Renault 21 (VT: 25/86)


068 BMW Dreier-Reihe (DT: 20/87)


069 Peugeot 405 (VT: 21/87)


070 Subaru 1800 (VT: 16/84)


071 Ford Sierra (VT: 12/87)


072 Opel Ascona (VT: 25/86)


073 Mazda 626 (T: 20/87)

Obere Mittelklasse

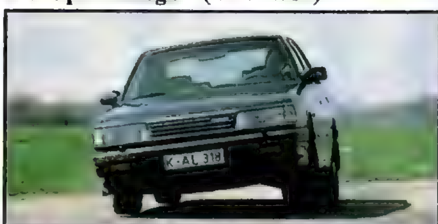

074 Lancia Thema (T: 6/87)


075 Opel Omega (VT: 17/87)



076 Renault 25 (T: 10/86)


077 Ford Scorpio (T: 4/87)



078 Mazda 929 (T: 10/87)


079 BMW Fünfer-Reihe (T: 21/85)


080 Alfa Romeo 164 (Fb: 19/87)



081 Rover 825 (T: 2/87)


082 Saab 9000 (DT: 13/87)



084 Citroen CX (T: 11/87)


083 Volvo 740 (DT: 12/86)


085 Audi 100 (VT: 11/87)


086 Mercedes Mittelklasse (VT: 11/87)


087 Honda Legend (DT: 7/87)


088 Fiat Croma (DT: 7/87)

▷

Qualitäten von Aral.

ste Aral,
Sie
kt haben.

auch **mehr Schutz gegen Motorverschleiß.** Aral Super ist also so etwas wie eine Lebensversicherung für den Motor. Denn auch **mehr Sicherheit gegen klopfende Verbrennung** verringert das Risiko von Motorschäden. **Mehr Sicherheit für moderne Motoren.** Vor allem für die zukunftsweisenden Turbotriebwerke, Mehrventiler, Motoren mit Katalysator und Lambdasondenausrüstung oder mit Abgasrückführung.
So sieht moderne Kraftstoffqualität aus. Ein Grund mehr, bei Aral zu tanken.



Die Kraft neuer Ideen.

Luxusklasse



089 Maserati Quattroporte (T: 17/83)



090 Audi 200 (T: 10/86)

091 Cadillac De Ville (T: 20/85)



092 Volvo 780 (T: 19/87)



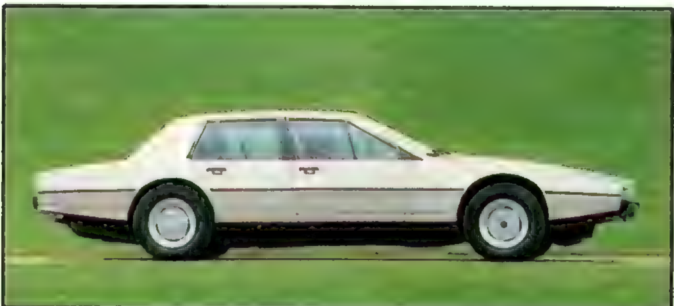
093 Mercedes S-Klasse (VT: 20/87)



094 Jaguar XJ (VT: 26/86)



095 Opel Senator (T: 16/87)



096 Aston Martin Lagonda (T: 2/82)



097 Rolls-Royce Silver Spirit (T: 21/87)



098 Bentley Mulsanne (T: 2/84)



099 Ferrari 412 (VT: 14/86)



100 Daimler Double Six (DT: 5/87)



101 BMW Siebener-Reihe (VT: 20/87)

▷

Die besten Autos

Auch wenn die Spielregeln einfach sind – die auto motor und sport-Leseraktion „Die besten Autos der Welt“, in diesem Jahr zum zwölften Mal durchgeführt, sorgt immer wieder für Spannung. Sowohl die Frage, welches Modell in seiner Klasse den Gesamtsieger stellt, als auch die Entscheidungen innerhalb der den ausländischen Autos vorbehaltenen Klassen gibt Anlaß zu Spekulationen. Gerade das Abschneiden von Importfahrzeugen erregt bei Fachleuten Interesse, zumal die in früheren Jahren gültige Regel, daß nur einheimische Modelle für einen Gesamtsieg in Frage kommen, an Beständigkeit verliert. Seit drei Jahren beispielsweise beherrscht der pfiffige Franzose Peugeot 205 die Kleinwagenklasse souverän.

Natürlich gilt das besondere Interesse stets Autos, die ganz neu auf dem Markt sind. Sie haben zwar meist schon eine ausführliche Würdigung durch die Fachpresse erfahren, doch eine Beurteilung beim breiteren Publikum steht noch aus.

Ein Beispiel hierfür stammt, wie der ehemalige Überraschungssieger Peugeot 205, aus Frankreich. Der originell konzipierte Citroen AX, jüngster Sproß der stets um Avantgarde bemühten Citroen-Modellreihen, könnte für seinen Landsmann ein ernstzunehmender Gegner werden. Ob bei diesem konzerninternen Duell der schon etwas in die Jahre gekommene VW Polo, im Vorjahr mit immerhin 20,7 Prozent der Stimmen sicher auf Platz zwei, noch mithalten kann?

Doch auch das andere Ende der Preisskala ist für Überraschungen gut. Kann etwa BMW mit dem neuen Flaggschiff 750i L den im letzten Jahr erstmals eroberten Spitzenplatz in der Luxuskategorie verteidigen oder den Vorsprung gegenüber dem Erzrivalen aus Stuttgart, der Mercedes S-Klasse, noch ausbauen, oder verliert der Siebener-BMW mit dem Reiz des Neuen auch Stimmen?

Ebenfalls mit Spannung wird man in Rüsselsheim auf das Abschneiden des neuen Opel Senator warten. Er tritt erstmals an und muß beweisen, daß Opels Ambitionen in dieser Klasse auch vom Publikum akzeptiert werden. Sicher nicht uninteressant ist auch das Abschneiden eines Außenseiters. Wie kommt der Volvo 780, in Deutschland derzeit nicht offiziell im Programm, bei den Autokennern an? Schließlich für Peugeot wichtig: Kann der neue 405 an den sensationellen Erfolg des kleinen 205 anknüpfen?

Die Weiterführung einer Tradition spielt – im guten wie im schlechten – natürlich eine Rolle für Autos, die in neuem oder stark modifiziertem Gewand, aber unter bekannter Typenbezeichnung daherkommen. So etwa der Mazda 626 (siehe Heft 20/87), seit Jahren Champion der Importwagen-Mittelklasse. Und wie reagieren die Wähler auf technische Innovationen wie etwa die Allradlenkung beim neuen Mazda? Gespannt sein darf man auch auf das Abschneiden des Porsche 959, im Vorjahr deutlicher Sieger. Hat sich möglicherweise seine technische Überlegenheit gegenüber den Traumwagen von Ferrari und Lamborghini jetzt etwas abgenutzt? Kurz vor Weihnachten, wenn die Kartenflut per Computer ausgewertet ist, steht das Votum der Leser fest.

Die Einteilung in sechs Klassen wurde für die Leserwahl beibehalten, auch wenn es immer wieder unvermeidbare Grenzfälle gibt, die manchen Leser verunsichern. Dennoch hat sich in der Vergangenheit gezeigt, daß die überwältigende Mehrheit der Leser mit den Gruppierungen klarkommt. Zu beachten ist dabei jedoch, daß unter den auf den vorigen Seiten abgebildeten Wahlkandidaten jeweils nur der Grundtyp steht, Motor- und Ausstattungsvarianten wie beispielsweise GT, TRS oder auch Ghia dabei aber nicht berücksichtigt wurden, um die Klassifizierung übersichtlich zu halten. Wer also etwa beim Lancia Thema an das mit einem Ferrari-Aggregat ausgerüstete Modell denkt, sollte Nummer 074 wählen, obwohl das über 70 000 Mark teure Gefährt durchaus auch in der Luxusklasse denkbar wäre.

Wichtig ist zudem, daß in den Rubriken für Importautos wirklich nur ausländische Fahrzeuge genannt werden dürfen. Wer also ausländische Modelle generell bevorzugt, kann für seine Wunschfahrzeuge gleich zweimal stimmen: zum Beispiel den Alfa 164 einmal als besten Wagen der oberen Mittelklasse und dann auch noch als besten Importwagen dieser Gruppe wählen.

Der Alfa 164 ist nämlich, obwohl in Deutschland noch nicht auf dem Markt, wählbar; immerhin wird er in Italien schon verkauft. In diesem Jahr weder abgebildet noch Kandidat ist indes der BMW Z 1 – von ihm sollten schon mehr als nur Prototypen gezeigt werden, bis er gewählt werden kann. Vielleicht 1989? *fps*

So wird gewählt

Zur Wahl stehen alle Automodelle, die derzeit produziert werden. Die 101 gängigsten Baumuster sind auf den Seiten 148 bis 157 vorgestellt. Wer ein Auto in einer Klasse wählen möchte, das keine Kennummer hat, muß auf der nebenstehenden Wahlkarte in der entsprechenden Kategorie die Marke und den Modellnamen eintragen. Pro Klasse darf jedoch immer nur ein Fahrzeug genannt werden. Die Beantwortung der Zusatzfragen ist keine Bedingung, sie dient ausschließlich statistischen Zwecken und hat keinen Einfluß auf die Auslosung der Gewinner. Diese werden aus allen Karten ermittelt, die bis zum 19. Dezember 1987 in der Redaktion eingetroffen sind. Die drei Gewinner werden unter notarieller Aufsicht ermittelt; der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Für die Leser in Österreich und der Schweiz gibt es eigene Stimmkarten, die an die angegebene Inlandsadresse geschickt werden können.



Guter Jahrgang: die 1987er Sieger VW Golf, Porsche 959, Mercedes Mittelklasse, BMW Siebener-Reihe, Audi 80 und Peugeot 205 (von links)

Name, Vorname (bitte ausschreiben) | Alter

Straße oder Postfach | Telefon

Postleitzahl, Wohnort

Beruf | Ich bin auto motor und sport-Abonnent ☐ ja ☐ nein

KZ 22

Dürfen wir Sie noch um einige statistische Angaben bitten? Selbstverständlich werden wir Ihre Meinung streng vertraulich behandeln. Da wir die Angaben per EDV aufnehmen, bitten wir um deutliche Schreibweise. Vielen Dank.

Welches Auto fahren Sie persönlich am häufigsten?

Marke ________ Typ ________

Baujahr 19____ ccm ______ PS _____ Ø gefahrene km pro Jahr ________

☐ neu gekauft ☐ gebraucht gekauft ☐ geleast ☐ Firmenwagen

Ist das Auto schadstoffreduziert?

☐ Ja, mit geregeltem Kat ☐ Nein, normaler Benziner
☐ Ja, mit ungeregeltem Kat ☐ Diesel
☐ Ja, schadstoffarmer Benziner ☐ weiß nicht

Beabsichtigen Sie den Kauf eines Autos? ☐ ja ☐ nein

☐ in ca. 3 Monaten
☐ in ca. 4– 6 Monaten ☐ Kaufe Neuwagen
☐ in ca. 7–12 Monaten ☐ Kaufe Gebrauchtwagen
☐ in ca. 1–2 Jahren

Falls Marke, Typ bzw. Schadstoffklasse schon feststehen, bitte nennen:

Marke ________ Typ ________

☐ Pkw mit geregeltem Kat ☐ Normaler Benziner
☐ Pkw mit ungeregeltem Kat ☐ Diesel
☐ Schadstoffarmer Benziner ☐ weiß nicht

Postkarte

Bitte mit 60 Pfennig freimachen

Redaktion
auto motor und sport
Leserwahl »Die besten Autos der Welt«
Postfach 917

7000 Stuttgart 1

Name, Vorname (bitte ausschreiben) | Alter

Straße oder Postfach | Telefon

Postleitzahl, Wohnort

Beruf | Ich bin auto motor und sport-Abonnent ☐ ja ☐ nein

KZ 22

Dürfen wir Sie noch um einige statistische Angaben bitten? Selbstverständlich werden wir Ihre Meinung streng vertraulich behandeln. Da wir die Angaben per EDV aufnehmen, bitten wir um deutliche Schreibweise. Vielen Dank.

Welches Auto fahren Sie persönlich am häufigsten?

Marke ________ Typ ________

Baujahr 19____ ccm ______ PS _____ Ø gefahrene km pro Jahr ________

☐ neu gekauft ☐ gebraucht gekauft ☐ geleast ☐ Firmenwagen

Ist das Auto schadstoffreduziert?

☐ Ja, mit geregeltem Kat ☐ Nein, normaler Benziner
☐ Ja, mit ungeregeltem Kat ☐ Diesel
☐ Ja, schadstoffarmer Benziner ☐ weiß nicht

Beabsichtigen Sie den Kauf eines Autos? ☐ ja ☐ nein

☐ in ca. 3 Monaten
☐ in ca. 4– 6 Monaten ☐ Kaufe Neuwagen
☐ in ca. 7–12 Monaten ☐ Kaufe Gebrauchtwagen
☐ in ca. 1–2 Jahren

Falls Marke, Typ bzw. Schadstoffklasse schon feststehen, bitte nennen:

Marke ________ Typ ________

☐ Pkw mit geregeltem Kat ☐ Normaler Benziner
☐ Pkw mit ungeregeltem Kat ☐ Diesel
☐ Schadstoffarmer Benziner ☐ weiß nicht

Postkarte

Bitte mit 60 Pfennig freimachen

Redaktion
auto motor und sport
Leserwahl »Die besten Autos der Welt«
Postfach 917

7000 Stuttgart 1



BESTELLUNG

JA, senden Sie mir bitte ____ Exemplar(e) der Video-Kassette »So testet auto motor und sport« zum Stückpreis von je DM 19,– (+ DM 3,50 Portokosten) an:

Vorname/Name ________

Straße/Nr. ________

PLZ ____ **Ort** ________

Mein Video-System: ☐ **VHS** ☐ **Video 2000** ☐ **Beta Max**

Gewünschte Zahlungsweise (wie angekreuzt):

☐ **Bargeldlos durch Bankabbuchung**
Bankleitzahl vom Scheck abschreiben:

|_|_|_|_|_|_|_|_|

Konto-Nr./Geldinstitut ________

☐ **Verrechnungsscheck-Nr.** ________ **liegt bei.**

LESERPREIS NUR DM 19,–

Europas größtes Automagazin testet jährlich über 400 Autos – vom Citroën 2 CV bis zum Porsche 959. Das Testteam fährt über zwei Millionen harte Kilometer im Jahr. Jetzt können Sie 30 Minuten LIVE dabei sein.
Dieser Videofilm gibt Ihnen faszinierende Einblicke in die aufwendige Testarbeit von auto motor und sport. Geben Sie unbedingt Ihr Video-System (VHS, Beta, Video 2000) an!

Tel.-Best. 0711/2043-494
Btx # 342003033

JETZT MIT VIDEO LIVE DABEI:



Antwort-Postkarte

Bitte mit 60 Pfennig freimachen, falls Marke zur Hand

An
auto motor und sport
Leser-Service
Postfach 10 42

7000 Stuttgart 1

Meine Wahl:

Unbedingt **Kennziffer** der gewählten Modelle **hier** eintragen.

(Fällt Ihre Wahl auf ein **nicht vorgestelltes Modell**, bitte **nur dann** dieses auf der punktierten Linie eintragen.)

Ich wähle als beste Autos der Welt in den Klassen:

Sportwagen ....
Kleinwagen ....
Untere Mittelklasse ....
Mittelklasse ....
Obere Mittelklasse ....
Luxusklasse ....
Ausländische Sportwagen ....
Ausländische Kleinwagen ....
Ausländische untere Mittelklasse ....
Ausländische Mittelklasse ....
Ausländische obere Mittelklasse ....
Ausländische Luxusklasse ....

Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt? Anzahl ______
Auf wen sind die Fahrzeuge Ihres Haushalts zugelassen?

	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw
Marke Typ	______ ______	______ ______	______ ______
auf mich	☐	☐	☐
auf den (Ehe-)Partner	☐	☐	☐
auf die Eltern	☐	☐	☐
auf die Tochter	☐	☐	☐
auf den Sohn	☐	☐	☐
auf andere	☐	☐	☐
weiß nicht	☐	☐	☐

Meine Wahl:

Unbedingt **Kennziffer** der gewählten Modelle **hier** eintragen.

(Fällt Ihre Wahl auf ein **nicht vorgestelltes Modell**, bitte **nur dann** dieses auf der punktierten Linie eintragen.)

Ich wähle als beste Autos der Welt in den Klassen:

Sportwagen ....
Kleinwagen ....
Untere Mittelklasse ....
Mittelklasse ....
Obere Mittelklasse ....
Luxusklasse ....
Ausländische Sportwagen ....
Ausländische Kleinwagen ....
Ausländische untere Mittelklasse ....
Ausländische Mittelklasse ....
Ausländische obere Mittelklasse ....
Ausländische Luxusklasse ....

Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt? Anzahl ______
Auf wen sind die Fahrzeuge Ihres Haushalts zugelassen?

	1. Pkw	2. Pkw	3. Pkw
Marke Typ	______ ______	______ ______	______ ______
auf mich	☐	☐	☐
auf den (Ehe-)Partner	☐	☐	☐
auf die Eltern	☐	☐	☐
auf die Tochter	☐	☐	☐
auf den Sohn	☐	☐	☐
auf andere	☐	☐	☐
weiß nicht	☐	☐	☐



FREI-HAUS-BESTELLUNG ZUM VORZUGSPREIS

Schicken Sie mir bitte ab der nächsterreichbaren Ausgabe auto motor und sport für 1 Jahr alle 14 Tage frei Haus zum Vorzugspreis. Die Versandkosten sind bereits im günstigen Preis enthalten. Ich kann jederzeit kündigen und erhalte mein Geld für bezahlte, aber noch nicht gelieferte Hefte zurück.

Gewünschte Zahlungsweise (wie angekreuzt):

Bargeldlos durch Bankabbuchung

☐ jährlich DM 120,–

☐ 1/4jährlich DM 30,–

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Konto-Nr./Geldinstitut

☐ Gegen Rechnung zum Jahrespreis von DM 120,–. Bitte keine Vorauszahlung leisten. Rechnung abwarten.

Ausland: Nur gegen Rechnung. Jahrespreis DM 145,–

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ Ort

Datum/Unterschrift

Ihre Garantie, daß ich innerhalb von 10 Tagen (Poststempel) von dieser Vereinbarung durch schriftliche Mitteilung an den Verlag zurücktreten kann, habe ich zur Kenntnis genommen und bestätige dies durch meine 2. Unterschrift.

Unterschrift

ams 22/87

IHRE VORTEILE

- Der Vorzugspreis: inkl. Versandkosten bezahlen Sie pro Heft nur DM 4,60.
- Lieferung frei Haus sofort nach Erscheinen.
- Jederzeitige Kündigung mit Geld-zurück-Garantie für bezahlte, aber noch nicht gelieferte Hefte.

DAS GESCHENK:

Je 1 neuer Shell-Atlas, Ausgabe 87/88, im Wert von DM 44,80 – den genauesten und besten, den es je gab – für die ersten 100 Einsender der Postkarte mit der Frei-Haus-Bestellung.





KARTE FÜR IHRE PRÄMIE

Ich bin der neue Abonnent:

Schicken Sie mir bitte ab der nächsterreichbaren Ausgabe auto motor und sport für mindestens 1 Jahr alle 14 Tage frei Haus. Die Versandkosten sind im günstigen Preis bereits enthalten. auto motor und sport wurde in den letzten 6 Monaten an diese Adresse nicht im Abonnement geliefert. Gewünschte Zahlungsweise (wie angekreuzt):

Bargeldlos durch Bankabbuchung

☐ jährlich DM 120,–

☐ 1/4jährlich DM 30,–

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Konto-Nr./Geldinstitut

☐ Gegen Rechnung zum Jahrespreis von DM 120,–. Bitte keine Vorauszahlung leisten. Rechnung abwarten.

Name/Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Wohnort

Datum/Unterschrift des neuen Abonnenten

Als Dank für meine Empfehlung von auto motor und sport schicken Sie bitte die Sport-Armbanduhr an diese Adresse:

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ Ort

Dieses Angebot gilt für die Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin. Lieferung solange Vorrat reicht.

Ihre Garantie, daß ich innerhalb von 10 Tagen (Poststempel) von dieser Vereinbarung durch schriftliche Mitteilung an den Verlag zurücktreten kann, habe ich zur Kenntnis genommen und bestätige dies durch meine 2. Unterschrift.

Unterschrift des neuen Abonnenten

ams 22/87

*) GESCHENKT! DIE MIT DEN SPORTLICHSTEN EIGENSCHAFTEN

Diese Super-Sport-Armbanduhr, als Prämie für nur einen neuen auto motor und sport-Abonnenten, den Sie uns nennen. Er erhält Europas größtes Automagazin zum Vorzugspreis alle 14 Tage frei Haus. Schicken Sie uns die Karte noch heute.



FREI-HAUS-BESTELLKARTE MOTOR REVUE 1988

Bitte liefern Sie __________ Exemplare MOTOR REVUE 1988 zum Frei-Haus-Preis von je DM 15,– (keine Porto- und Verpackungskosten). Den Gesamtbetrag von DM __________ bezahle ich wie angekreuzt:

☐ bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Konto-Nr./Geldinstitut

☐ per beigefügtem Verrechnungsscheck

Nr. ____________________

(Senden Sie in diesem Fall Verrechnungsscheck und Bestell-Karte in einem Umschlag an auto motor und sport).

Adresse des Bestellers:

Name

Vorname

Straße/Nr.

PLZ Ort

Datum

Unterschrift

ams 22/87

IHRE VORTEILE

- Frei-Haus-Lieferung der MOTOR REVUE 1988 für DM 15,–. Keine Porto- und Verpackungskosten.
- Schnelle Lieferung – auch mehrerer Exemplare als Geschenk für Freunde, Kollegen.
- Bequeme Bezahlung durch Bankabbuchung oder per Verrechnungsscheck.

Schenken Sie sich – oder Freunden – das Jahresereignis der Automobil-Zeitschriften. Jetzt! Frei-Haus-Bestellkarte noch heute absenden.

GÜNSTIG: auto motor und sport
FREI HAUS ZUM VORZUGSPREIS





DAS GESCHENK
garantiert den ersten 100 Einsendern!

Bitte mit 60 Pfennig freimachen, falls Marke zur Hand

Antwort-Postkarte

An
auto motor und sport
Leser-Service
Postfach 10 42

7000 Stuttgart 1

FÜR ALLE ZEITEN GESCHENKT



Super-Sport-Armbanduhr: Ihre Begleiterin, wenn Sie oder andere sportlich aktiv sind. Quarz gesteuert: Stoppuhr, Wecker, Kalender. Alarmton. Wasserdicht.

Bitte mit 60 Pfennig freimachen, falls Marke zur Hand

Antwort-Postkarte

An
auto motor und sport
Leser-Service
Postfach 10 42

7000 Stuttgart 1

DAS EREIGNIS DES JAHRES!

Erlebnisse ganz besonderer Art: Die interessantesten Stories und faszinierendsten Bilder aus der Welt des Automobils. Für Enthusiasten, für Kenner und für Neugierige. Von auto motor und sport präsentiert in der exklusiven Jahresausgabe 1988.



Magazin-Großformat, über 160 Seiten, fast alle in Farbe. Limitierte Auflage.

Bitte mit 60 Pfennig freimachen, falls Marke zur Hand

Antwort-Postkarte

An
auto motor und sport
Spezialverkauf
Postfach 10 42

7000 Stuttgart 1

046 - 710

Was für ein Land, wo das Brot vom Backhaus her duftet und die Zigaretten noch Kurmark heißen.



Echt und recht.
Unsere Kurmark.

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN.)

B N III b auto motor und sport/mot 22/87

machen Sie mit!

Wählen Sie das beste Auto der Welt!

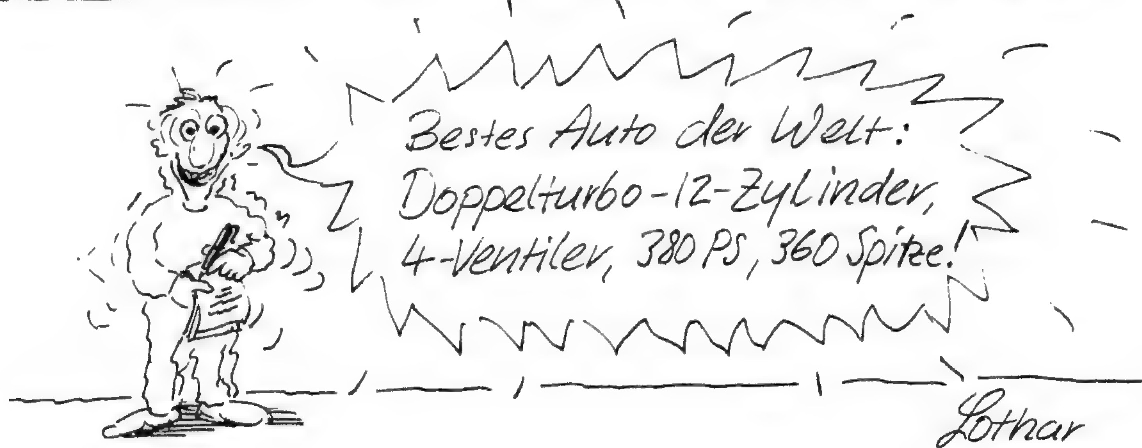
Sparsam muß es sein,

geräuscharm,

umwelt-freundlich

mit viel Platz für die Familie!





Die Dauerbrenner

Bei der Wahl der besten Autos der Welt sind Spitzenplätze an Abonnementsieger vergeben.

Der kleine, exclusive Kreis von Siegern pflegt seit Jahr und Tag den gleichen souveränen Stil. Während hinten die Masse der Konkurrenten drängelt und schiebt, nehmen sie mit gelassener Selbstverständlichkeit bei der Stimmenauszählung zur Wahl der besten Autos der Welt ihre Stammplätze bei den Gewinnern ein.

Seit November 1976 bittet auto motor und sport die Leser um ihr Urteil, stets entfacht die von anfangs 12 000 auf mittlerweile über 100 000 Mitglieder angewachsene Leserjury aufs neue das Feuer der Dauerbrenner, die im Laufe des Wettbewerbs stets auf einem der ersten fünf Plätze ihrer Klasse landeten.

Kein Modellwechsel und keine Neuerscheinung der Konkurrenz konnten die Abonnementsieger verdrängen, auch nicht geänderte Wahlmodalitäten oder Wechsel in der Klassengruppierung. Unverrückbar, als ob ihre Räder im Podest der Gewinner einbetoniert wären, stellen sie sich auch diesmal zur Wahl – mit guten Chancen.

Schon seit der ersten Auszählung vor elf Jahren gilt bei den Kleinwagen der Ford Fiesta den auto motor und sport-Lesern als feste Bank. Dem Einstiegsmodell der Kölner Ford-Werke ist es allerdings nie gelungen, als Klassenerster abzuschneiden. Mal belegte der VW Golf, mal der Opel Kadett oder der Peugeot 205 den ersten Platz. Doch im Vergleich zum Fiesta, der in allen seitherigen Wettbewerben stets in die Siegerwertung kam, fehlt es der Konkurrenz an Ausdauer und Beständigkeit.

1983 und 1984 beispielsweise nahm der Opel Kadett seine Auszeit und schaffte keine Plazierung unter den ersten fünf. Newcomer wie der Fiat Uno, die in der Kleinwagenwertung am Dauerläufer Fiesta kurzfristig vorbeizogen, hat der 1983 von der Ford-Zentrale aufgefrischte, überarbeitete Wahl-Langstreckler mittlerweile wieder in die Schranken gewiesen.

Selbst preiswertere und besser ausgestattete Modelle japanischer Hersteller konnten den Fiesta nie gefährden.

Dem VW Golf muß sich das biedere Erfolgsauto aus Köln allerdings nicht mehr stellen. Der Brot-und-Butter-Wagen des VW-Konzerns, ohnehin das meistverkaufte Auto in Deutschland, fährt heute, überarbeitet und aufgewertet in die untere Mittelklasse aufgestiegen, dort seine Mitbewerber in Grund und Boden.

Ausdauer kennzeichnet auch die Dreier-Reihe von BMW, den Dauerbrenner in der Mittelklasse. Von 1976 bis 1982 stellte in dieser Gruppe das Münchner Automobilunternehmen stets die Nummer eins. Konkurrenten wie dem Audi 80, der Alfetta von Alfa Romeo, dem Opel Rekord oder dem VW Passat gaben die Leser von auto motor und sport bei der Einsendung der Stimmkarten keine Chance auf den Sieg. Erst 1983, ausgerechnet direkt nach dem Modellwechsel in der Dreier-Reihe, verdrängten andere Newcomer wie der Audi 100 und die Mercedes-Kompaktklasse den Abonnementsieger aus München von der Spitze. Dieses Jahr stellt sich die Dreier-Reihe, bei der der Modellwechsel erst wieder zu Beginn der neunziger Jahre

Die Favoriten der auto motor und sport-Leser: Modellwechsel und neue Konkurrenten stets gut überstanden



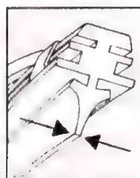
Fotos: H. P. Seufert, Archiv



In 30 Leistungs-Tests haben Bosch Wischer bewiesen: Sie sorgen für schlierenfrei klare Sicht.

Bosch Wischer mit der Mikro-Doppelkante. Da ist schlechtes Wetter weg vom Fenster.





Nur Bosch Wischer haben die Bosch Mikro-Doppelkante.

Ob Wischer schlierenfrei wischen, hängt von der Qualität ab. Aber die kommt nicht von alleine. Unsere Wischer müssen 30 harte Tests bestehen, um unsere Qualitätsansprüche zu erfüllen und in Serie gehen zu können. Ein herausragendes Ergebnis dieser Forschung ist die Mikro-Doppelkante des Bosch Wischgummis. Sie ist auf 10/1000 mm genau geschnitten, deshalb wischt sie kleinste Tröpfchen genauso schlierenfrei gründlich von der Scheibe wie stärksten Regen. Und schlechtes Wetter ist weg vom Fenster. **Eins ist sicher. Bosch.**



BOSCH



TBWA·WBA 187

ansteht, bei der Wahl der besten Autos der Welt mit besseren Karten. Ein neues Vierzylindermotoren-Programm hat die um die Kombi-Limousine BMW Touring erweiterte Baureihe attraktiver gemacht.

Eine Stufe höher, in der oberen Mittelklasse, in der BMW mit der Fünfer-Reihe antritt, ist der seit Jahren sichere Stammplatz auf dem Siegerpodest hingegen wesentlich fragwürdiger geworden. Zu bescheiden ist das Facelifting des Jahres 1982 ausgefallen, um heute noch mit der Fünfer-Reihe Staat machen zu können. Die unentschlossene Modellpolitik in der BMW-Mittelklasse kostete nicht nur den damaligen, für die Überarbeitung der Fünfer-Reihe verantwortlichen Entwicklungschef Karlheinz Radermacher den Kopf, sondern bescherte dem Münchner Autokonzern auch erhebliche Marktanteilsverluste. Gleichzeitig sank auch die Begeisterung der auto motor und sport-Leser für die Modelle der Fünfer-Reihe.

Die neue Mercedes-Mittelklasse und der Opel Rekord-Nachfolger Omega zogen ebenso mühelos an BMW vorbei wie der in der Bundesrepublik und in den USA mit starken Verkaufsproblemen kämpfende Audi 100. Die in die Jahre gekommene BMW Fünfer-Reihe bedarf dringend des im nächsten Jahr anstehenden Modellwechsels, um an frühere Erfolge anknüpfen zu können.

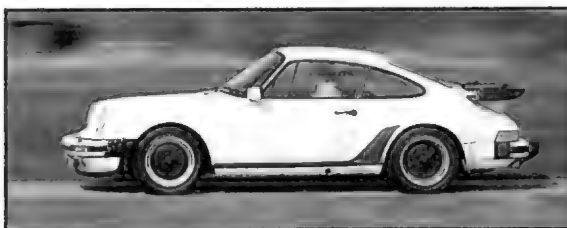
In der Oberklasse schlägt BMW dafür schon jetzt zurück. Zehn Jahre lang gab es hier für Leser von auto motor und sport ausschließlich einen einzigen Spitzenkandidaten: die S-Klasse von Daimler-Benz. Der 450 SEL 6.9, der 500 SEL aus dem Jahr 1979 und der 560 SEL ab 1985 buchten, wenn ausgezählt wurde, bei den Limousinen mit mehr als drei Liter Hubraum immer weit mehr als die Hälfte aller abgegebenen Stimmen. Rolls-Royce und Jaguar, ebenfalls seit 1976 immer unter den ersten fünf, spielten lediglich eine Statistenrolle, BMW schien mit seiner Siebener-Reihe auf den Part des ewigen Zweiten festgenagelt. Erst die Vorstellung der neuen Siebener-Modelle und die Ankündigung des Zwölfzylindermotors trieben 1986 die sonst fest eingeschworene Mercedes-Gemeinde zum Wechsel ins gegnerische Lager.

Seit 1976 unter den Siegern: BMW Dreier-Reihe, Ford Fiesta, Mercedes S-Klasse, Porsche 911, VW Golf (von oben)











Gegen BMW hat Mercedes auch diesmal kaum Chancen. Erst 1990 soll die neue S-Klasse mit dem „besten Zwölfzylinder der Welt“ (Personenwagenchef Werner Niefer) kommen. Bis dahin beschränkt sich Daimler-Benz auf die Leistungssteigerung seiner Achtzylindermotoren – beim 560 SEL beispielsweise von 242 auf 279 PS, eine angesichts der Zwölfzylinder-Herausforderung von BMW eher bescheidene Aufpolierung des S-Klasse-Images.

Bescheidenheit indes hat dem Sportwagenhersteller Porsche, bei allen Leserwahlen mit Abstand souveränster Sieger, bisher immer einen Spitzenplatz garantiert. Die Modelländerungen beim Porsche 911 Turbo während der elfjährigen Geschichte der Wahl der besten Autos lassen sich auf einer Postkarte unterbringen.

Seit 1978, als ein 300 PS starker 3,3 Liter-Motor die 2,6 Liter-Maschine mit 265 PS ersetzte und am Heck ein Spoiler eingepflanzt wurde, hat sich an dem von Porsche-Puristen als einzig „echten Porsche“ eingestuften Wagen kaum wesentliches geändert. Seitliche Blinker (1983), integrierte Nebelscheinwerfer (1984), Neun-Zoll-Räder hinten (1985) und eine geänderte Heckblende mit integrierter Nebelschlußleuchte (1987) fallen kaum ins Auge.

Daß der ewige Erste sich in der Lesergunst letztes Jahr erstmals dem Porsche 959 beugen mußte, ist für den Sportwagenbauer nur Prestigegewinn. Gängige Meinung im Haus Porsche: „Ein Auto, das besser ist als der 911, kommt nicht von der Konkurrenz, sondern von uns.“ *ari*

Für den ganzen Mann.



adidas, die Hochleistungs-Pflegeserie für Männer. 13 Produkte. Für jeden Quadratzentimeter des Körpers. Sportlicher Duft, Schutz und Pflege. Denn wer viel leistet, braucht eine Pflegeserie, die viel leistet.

adidas

MOTOR UND SPORT -Leser wählen »Die besten Autos«

Vor 50 Jahren: Fritz B. Busch hat rekonstruiert, welche Automobile zu einer Leserwahl im Jahr 1937/38 angetreten wären.

Dem Käufer eines deutschen Automobils bietet sich eine so mannigfaltige Auswahl von Modellen, daß er vor einer schwierigen Aufgabe steht. Vom billigen, aber vollwertigen kleinen DKW oder Opel bis zum teuersten Luxuswagen, für dessen Preis man sich nicht nur eine Villa bauen, sondern auch noch feudal ausstatten kann, ist alles vertreten.

Das wichtigste dabei ist, daß es heute überhaupt keine „schlechten" Automobile mehr gibt. Der jahrelange Konkurrenzkampf hat das Schlechte ausgemerzt. Nur die guten Fabriken sind übriggeblieben mit ihrem Stab erfahrener Konstrukteure. Es gibt keine großen Geheimnisse mehr im Autobau, und man weiß genau, welches Material man für alle Teile verwenden muß. Man beherrscht alle Fragen des Motoren- und Fahrgestellbaus, und wie man seine Kenntnisse anwendet, das hängt allein von dem Zweck ab, dem das Fahrzeug dienen und dem Preis, den es kosten soll.

Dieser Artikel ist frei erfunden, aber unter Verwendung von Formulierungen und Textpassagen, die „MOTOR und SPORT"-Heften von 1938 entnommen sind, geschrieben worden. Soweit der Autor eigene Formulierungen beisteuern mußte, hat er sich bemüht, diese im Stil von damals zu halten. Es stehen nur Automobile zur Wahl, die 1938 tatsächlich auf dem deutschen Markt angeboten wurden. Daß das hier beschriebene Ereignis nicht stattgefunden hat, liegt nur daran, daß damals niemand auf die Idee kam, die besten Autos des Jahres wählen zu lassen.

Dennoch bestehen naturgemäß gewisse Unterschiede innerhalb der Wagen einer jeden Klasse, man könnte da auch von unterschiedlichen Charakteren sprechen. Auch die Ansichten unter den Käufern, welcher Wagen wohl der geeignetere oder gar der bessere sei, sind unterschiedlich.

Unser Briefkasten-Onkel weiß, wie groß das Interesse breitester Kreise am Kraftwagen ist und wie vielgestaltig die Ansprüche und Erwartungen. Wir werden immer wieder gefragt, welcher Wagen denn nun für den jeweiligen speziellen Fall der beste sei.

Um dieser Diskussion breitesten Raum zu geben, drehen wir nun einmal den Spieß um und fragen unsere Leser, welchen Wagen sie für den besten halten. Anders gesagt: Welchen Personenkraftwagen würden Sie wählen, wenn Sie in der Lage wären, in der jeweiligen Preisklasse eine Anschaffung vorzunehmen?

Wir sind sicher, daß unseren Lesern das Spielen mit dem Gedanken „was wäre, wenn..." Spaß machen wird. Nicht jeder MOTOR und SPORT-Leser besitzt einen Kraftwagen, aber wohl jeder träumt vom Besitz eines solchen, oder, falls er schon einen hat, vom Erwerb eines besseren. Nicht wenige Leser werden gerade im Begriff sein, sich ihren Wagen zu bestellen, sie haben also bereits eine Wahl getroffen.

Dank Beseitigung der Massenarbeitslosigkeit und dank steigender Einkommen sind mehr Volksgenossen als je zuvor in der Lage, sich einen Kraftwagen anzuschaffen und einen solchen zu unterhalten. Der stürmisch voranschreitende Ausbau des Netzes unserer Reichsautobahnen und der 1933 erfolgte Wegfall der Kraftfahrzeug-Besteuerung von Neuwagen haben der Volksmotorisierung zusätzlichen Auftrieb gegeben.

Wurden 1932 am Tiefpunkt des wirtschaftlichen Niederganges nur 41 727 Personenkraftwagen produziert, so werden es 1937 nicht weniger als 270 000, und für das Jahr 1938 rechnet die deutsche Automobilindustrie mit einer weiteren Steigerung um zirka 10 000 Einheiten. Diese Situation wird sich nach Lieferbarkeit des KdF-Wagens, also etwa von der Mitte des Jahres 1939 an, noch in einem Maße verbessern, von dem noch vor wenigen Jahren kein Mensch zu träumen wagte.

Bei diesem Wahlgang müssen wir den so sehnlichst erwarteten KdF-Wagen noch ausklammern, denn es können nur solche Modelle in Betracht gezogen werden, die bereits auf den Straßen des Reiches anzutreffen sind, von denen sich also jedermann ein Bild machen kann. Wir haben da eine große Anzahl ungewöhnlicher Konstruktionen mit ihnen eigentümlichen Vorteilen. Allein fünf Wagenmodelle mit Vorderradantrieb sind darunter.

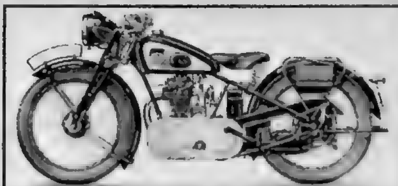
Der größte Wagen mit einem solchen ist der elegante, große Audi mit seinem 2,3 Liter-Motor und 55 PS Leistung. Er hat ebenso wie die beiden Adler Trumpf Junior und 2-Liter alle Räder einzeln abgefedert. Die beiden kleinsten Wagen dieser Art sind

Die Preise

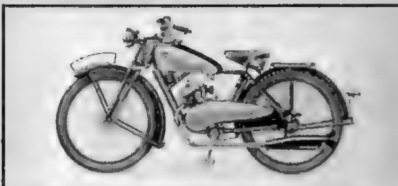
Obwohl wir glauben, daß unsere Leser bei dieser Wahl keine Qual empfinden werden, sondern daß sie ihnen Spaß machen dürfte, möchten wir ihre Mitarbeit durch Auslosung der nachstehend genannten Preise belohnen.



1. Preis
Ein DKW-Wagen Typ Reichsklasse, Innenlenker, 600 ccm-Zweitaktmotor, 18 PS, viersitzig. Wert 1795 RM



2. Preis
Ein NSU-Motorrad Typ 201 OSL, 198 ccm-Viertaktmotor, 8,5 PS. Wert 725 RM



3. Preis
Ein NSU-Motorfahrrad Typ Quick, 98 ccm-Zweitaktmotor, 3 PS. Wert 290 RM

4. bis 10. Preis
Je eine Chromatik-Klavier-Harmonika der Marke Hess Klingenthal, 30 Tasten, 36 Bässe, edelster Klang. Wert je 76 RM

11. bis 20. Preis
Je ein Jahres-Abonnement MOTOR und SPORT (übertragbarer Gutschein).
Wert je 24 RM

Teilnahmekarten, die nach dem 20. Dezember 1937 aufgegeben sind, können nicht berücksichtigt werden. Es gilt das Datum des Poststempels.

DKW Reichsklasse und Meisterklasse, die als weitere Eigenart den bekannten zweizylindrigen Zweitaktmotor mit Umkehrspülung haben, der sich zu Hunderttausenden bewährt hat. Es gibt keine ähnlichen Wagen in anderen Ländern.

Eine weitere eigenartige Konstruktion ist der Mercedes-Benz Heckmotorwagen mit dem 1,7 Liter-Motor, ein Fahrzeug so fortschrittlicher Konstruktion, daß es für den Volkswagen Pate stand.

In die Reihe der eigenartigen Konstruktionen gehört auch der vorzügliche 2,5 Liter Adler dank seiner sehr gelungenen Stromform, die wirkliche Zweckmäßigkeit mit Schönheit vereint. Zu den besonderen Konstruktionen kann man auch den 5,4 Liter Mercedes-Benz und seinen Gefährten, den Großen Mercedes mit seinem 7,7 Liter 230 PS-Motor rechnen.

Diese sind die einzigen Wagen Europas, die serienmäßig mit Kompressor geliefert werden. Auch der einzigartige Maybach SW 38 mit seinem 140pferdigen Motor von nur 3,8 Liter Hubraum, ohne Kompressor, gehört zu den eigenartigen Konstruktionen. Ferner sei der einzige deutsche Wagen mit Zwölfzylinder-Motor erwähnt, der Maybach Zeppelin. Dieser Achtliter-Motor leistet ganz Erstaunliches. Genannt sind 200 PS.

Auch den beiden deutschen Personenwagen mit Diesel-Motor sollte man Beachtung schenken, weil diese besonders wirtschaftlich fahren, wenn sie auch teurer in der Anschaffung sind. Es handelt sich um den 35pferdigen Diesel von Hanomag und den 45pferdigen Diesel von Mercedes-Benz, der gerade im Begriff ist, als Taxe und als Mietwagen mit Chauffeur seinen Weg zu machen.

Für die Leser-Wahl haben wir das reichhaltige Angebot an Personenkraftwagen in Preisklassen unterteilt. Dabei mußten wir leider eine Vielzahl sehr schöner Wagen außer Acht lassen, die mit den Sonderaufbauten der Firmen versehen sind, die sich darauf spezialisiert haben, auf fast jedem verfügbaren Fahrgestell ein Kabriolett zu errichten.

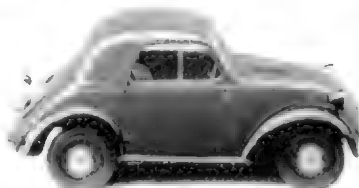
Hierzu zählt auch die Spezies der sondergefertigten Sportwagen. Es ist wohl einer Überlegung wert, ob man auch diese dem nüchternen Alltagsgebrauch entrückten und doch so begehrenswerten Automobile einmal zur Leserwahl stellen sollte. Zunächst aber gilt es, die serienmäßig lieferbaren und auf dem deutschen Markt angebotenen Wagen zu beurteilen. Der Leser hat das Wort. Und wir müssen zugeben, daß wir selbst neugierig auf die Ergebnisse sind.

Klasse 1: Wagen bis 3000 RM

In dieser Preisklasse bietet sich eine große Mannigfaltigkeit an leistungsfähigen Wagen. Der NSU-Fiat ist mit seinen 13 PS der kleinste. Da er nur als Zweisitzer gebaut wird, ist er dennoch sehr leistungsfähig. Er liegt mit seinem Preis von 1780 RM nur ganz unwesentlich unter den 1795 RM, die sowohl der kleinste DKW, die Reichsklasse, als auch der kleinste Opel, der Kadett, in Normalausführung (der den Opel P 4 abgelöst hat) kosten. Hier zeigt sich zwar, wie unglaublich niedrig der Preis des KdF-Wagens sein wird, nämlich 990 RM, aber man darf nicht vergessen, daß sowohl die Produktionsstätten als auch der Vertriebsweg der vorgenannten Wagen ganz andere sind. Allein durch ihre hohen Stückzahlen konnten DKW und Opel im Laufe der Jahre so billig werden, ohne an Qualität und Leistung einzubüßen.

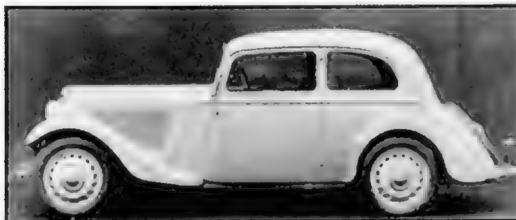
Vorderradantrieb haben die beiden DKW-Wagen und der beliebte Adler Trumpf Junior, der mit seinem 25pferdigen Motor recht lebendig ist. Das trifft auch für den Opel Kadett zu und noch mehr für den 34pferdigen Ford Eifel, dessen 1,2 Liter-Motor eine ungewöhnlich hohe Leistung bietet, wodurch der Wagen preislich aber auch schon an den 1,5 Liter Olympia von Opel heranreicht, der 37 PS bei niedrigen Drehzahlen aufzuweisen hat. Aus dem Rahmen fällt von seinem Äußeren und seinem Preis her der Hansa 1100. Dieser eigenwillig gestaltete 28 PS-Wagen, bei dem alle vier Räder einzeln abgefedert sind, liegt nur 50 RM unter dem für diese Klasse gesetzten Preislimit. Damit liegt er gleichauf mit dem ebenso ungewöhnlichen Steyr 55, dessen 1,2 Liter-Boxermotor 25 PS leistet.

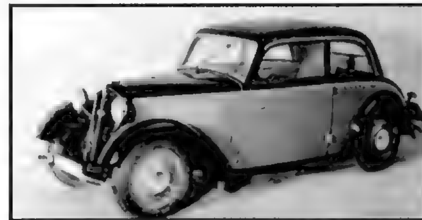
Seine Karosserieform ähnelt der des KdF-Wagens, aber der wassergekühlte Boxermotor des Steyr liegt vorn. Erwähnenswert, daß der Normal-Kadett und der Ford Eifel vorn und hinten Starrachsen haben. Beide sind einfach, aber ausreichend ausgestattet. ▷


NSU-Fiat 500


Steyr 55


△ Opel Olympia


△ Adler Trumpf Junior

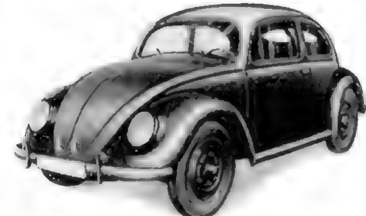

DKW Meisterklasse

▽ Hansa 1100



▽ Ford Eifel




Außer Konkurrenz: KdF-Wagen

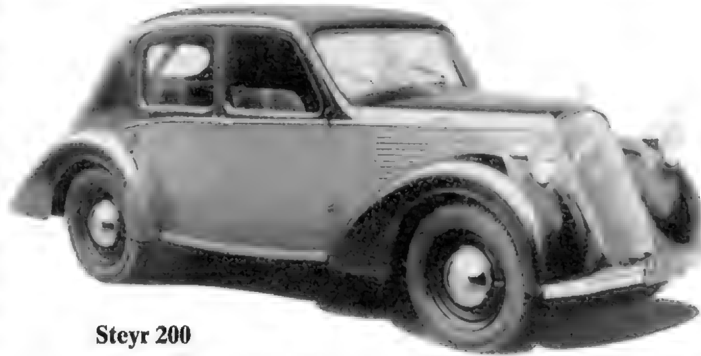
Klasse 2: Wagen von 3000 bis 4000 RM

Jede Klasseneinteilung ist ein Notbehelf und darf nur als solcher bewertet werden. Seiner Leistung nach würde beispielsweise der Opel Olympia in diese Klasse gehören und der große DKW mit seinen 32 PS ebenso wie der elegante Fiat 1100 in die vorhergehende Klasse. Aber wir wissen auch, daß die Kaufentscheidung doch noch immer fast ausschließlich vom Preis bestimmt wird.

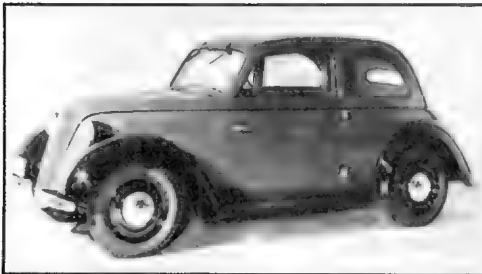
Einige Wagen dieser Klasse zeichnen sich durch schwerere Ausführung und reichhaltigere Ausstattung aus. Für viele unserer Leser beginnt hier schon ihre Luxusklasse. Die beiden leistungsfähigsten Wagen sind hier der sechszylindrige 2,5 Liter Opel Super 6 mit seinen 55 PS und der Hansa 2000, der aus seinem ebenfalls sechszylindrigen Zweiliter-Motor 53 PS holt. Das ist für sehr viele Käufer schon die Obergrenze dessen, was sie hinsichtlich der laufenden Kosten verkraften können. Der Leser möge aber nicht vergessen, daß er bei der Wahl eben nicht auf die Kosten zu achten braucht, wohl aber auf die Eigenschaften, vor allem hinsichtlich Fahrkomfort und sicherer Straßenlage.

Und da findet der Kenner hier doch unterschiedliche Bewertungen, die wir mit unserem Kommentar nicht beeinflussen wollen.

Scharf konkurrieren in dieser Klasse der 170 V von Mercedes-Benz und der Wanderer W 24 miteinander. Sie sind sich in ihren Grundzügen und Daten recht ähnlich. Auch hier wieder einige Außenseiter: Die Sonderklasse von DKW hat einen Vierzylinder-Zweitaktmotor, 32 PS und Freilauf. Der Rekord von Hanomag hat ein sehr konservatives Fahrwerk und ebensolches Erscheinungsbild, 1,5 Liter und 35 PS. Der Greif von Stoewer hat einen luftgekühlten 1,5 Liter-Vierzylinder-Boxermotor. Da prallen recht gegensätzliche Konstruktionsprinzipien aufeinander, was diese Klasse so interessant macht.



Steyr 200



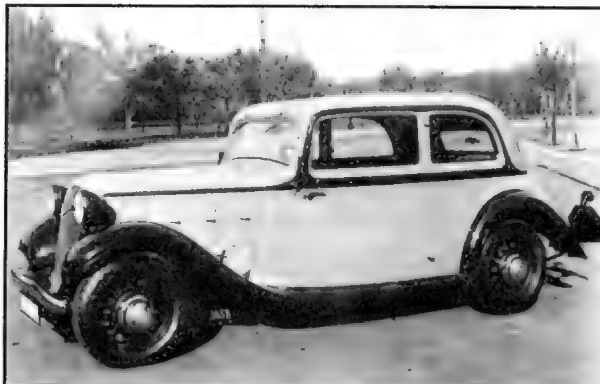
DKW Sonderklasse



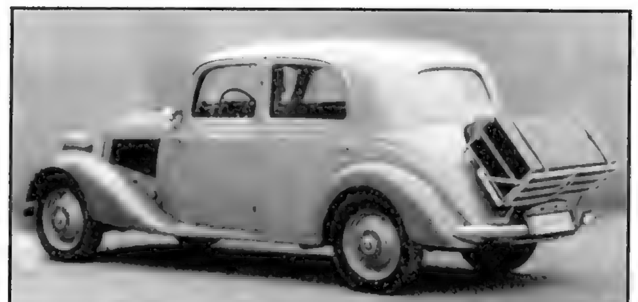
Wanderer W 24



Hansa 2000

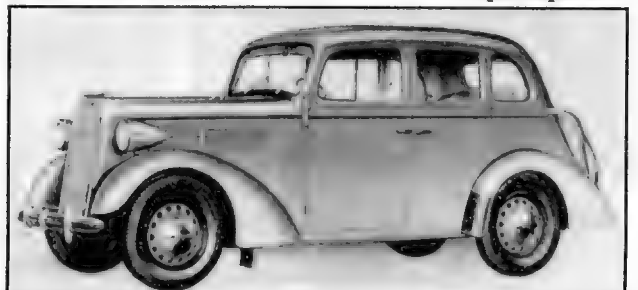


Hanomag Rekord



△ **Mercedes Benz 170 V**

Opel Super 6 ▽



Klasse 3: Wagen von 4000 bis 5000 RM

Es scheint, daß die Wahl immer schwieriger wird, je höher die Preisklasse etabliert ist. In dieser Klasse kann man einen 90pferdigen Achtzylinder Ford ebenso wählen wie einen 38pferdigen Mercedes-Benz mit Heckmotor, was nur 500 Mark Unterschied macht.

Aber gerade hier treffen die unterschiedlichsten Charaktere aufeinander. Da ist der behäbige Diesel von Hanomag. Dort ist der spritzige 1500 von Fiat mit seiner neuartigen, pfostenlosen Stromform-Karosserie, bei der die Lampen in die Kotflügel eingearbeitet sind. Da findet sich auch der BMW 320, von sportlichen Familienvätern sehr geschätzt. Und da ist die schwere, solide, repräsentative Wanderer-Limousine des Typs W45 mit ihrem 55pferdigen 2,3 Liter Sechszylindermotor, noch ein wenig teurer als der achtzylindrige Ford, aber von diesem auch durch Welten getrennt.

Kaum denkbar, daß ein Käufer, der sich seines Geschmacks und seiner Erwartungen sicher ist, zwischen diesen beiden Wagen schwanken könnte. Nur ein Wagen mit Vorderradantrieb ist hier zu finden. Es ist der Adler 2-Liter mit seinen 45 PS. Und Hanomag bleibt mit seinem 55pferdigen Sturm der soliden, schweren und formal völlig unspektakulären Bauweise treu. Auch hier also wieder größte technische Vielseitigkeit und unterschiedlichste Leistungen, oft nur durch geringste Preisunterschiede voneinander getrennt. Der deutsche Käufer, sofern er sich dieser Preisklasse zuwenden kann, ist wahrhaftig zu beneiden, er kann aus dem Vollen schöpfen. ▷



Adler 2-Liter


△ NSU-Fiat 1500 **▽ BMW 320**




Hanomag Sturm


Ford V8 Typ 48

Klasse 4: Wagen von 5000 bis 6000 RM

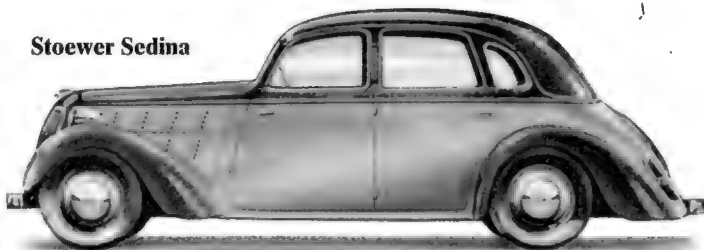
Auch hier tritt uns die gleiche, verwirrende Vielfältigkeit des Angebots entgegen. Um so gespannter werden unsere Leser der Veröffentlichung der Wahlergebnisse entgegenfiebern. Mit 6000 Mark in der Tasche, welchen wählt man da?

Wie man sieht, hat es der deutsche Käufer gar nicht mehr nötig, auf ausländische Produkte zurückzugreifen, wie es in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre modischer Brauch war. Welchen Importwagen sollte man denn überhaupt einem Adler 2,5-Liter, der für die Autobahnen wie geschaffen ist, vorziehen? Oder einem Mercedes-Benz 230, dem fortschrittlichen Vollschwingachser mit seinem 2,3 Liter 55 PS-Motor und seiner beispielhaft grundsoliden Verarbeitung?

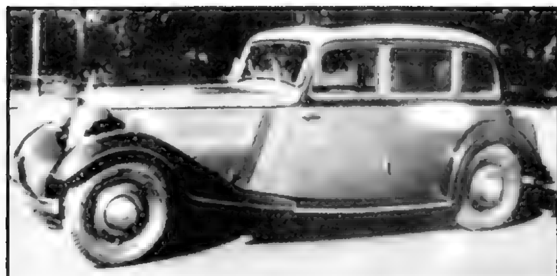
Da schaut man schon eher auf die Konkurrenten des Inlandes, wie den schönen und rassigen Audi-Front, einen kultivierten Vornantriebswagen mit beispielloser Straßenlage. Und der neue 3500 von Hansa, schnittig und mit seinem 3,5 Liter Sechszylinder 90 Pferdekräfte stark, braucht ebenfalls keinen internationalen Vergleich zu scheuen.

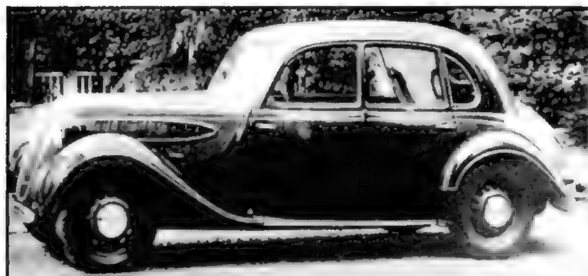
BMW hat sich in wenigen Jahren nach den vorangegangenen großen Motorrad-Erfolgen auch als Autobauer einen Namen gemacht. Noch fährt der liebenswerte und tüchtige kleine BMW-Dixi als zuverlässiges Kleinauto auf unseren Straßen herum, mit dessen Produktion BMW 1929 ins Automobilgeschäft einstieg, und schon gelten die sechszylindrigen BMW-Wagen als sportliche Luxuswagen. Die viertürige Limousine des Typs 326 vertritt in dieser Preisklasse die weiß-blauen Farben.

Stoewer aus Stettin ist mit dem Sedina vertreten, einem modernen 55 PS-Wagen. Der große Wanderer W 23 verkörpert mit seinem 2,7 Liter-Sechszylindermotor von 62 PS Leistung und seiner repräsentativen sechsfenstrigen Limousinenkarosserie den idealen Reisewagen, der auch als Chauffeurwagen geeignet ist. Seine Form ähnelt der des Achtzylinder-Horch, der aber erst in der nächsten Preisklasse zu finden ist. ▷


Stoewer Sedina


Adler 2,5-Liter


Audi Front


△ BMW 326

▽ Hansa 3500





Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN).

Klasse 5: Wagen von 6000 bis 9000 RM

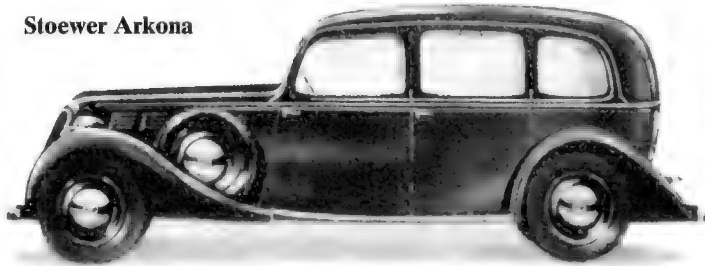
Es gibt billigere Wagen, die höhere Beschleunigung und größere Endgeschwindigkeiten haben als die hier abgebildeten. Man kann in dieser Preisklasse aber vor allem eins erwarten: größte Bequemlichkeit und Platz für sechs bis sieben Personen. Mancher Familienvater sorgt sich, wie er mit seiner Frau und dem kleinen Volk in seinem Viersitzer zu Weihnachten die Großeltern besuchen soll. Diese Wagen bieten die Lösung des Problems.

Da ist der Opel Admiral mit seinem 75pferdigen, bei höchster Geschwindigkeit nur leise raunenden Motor, elegant, groß und vergleichsweise sehr billig. Der Wanderer W 26 ist im Grunde der W 23 mit längerem Radstand und größerem Aufbau. Hier taucht der Begriff Pullman-Limousine auf, unter dem man eine große Limousine mit trennender Glaswand zum Fahrersitz versteht. Der Repräsentationswagen der Adler-Werke ist der hier nicht abgebildete Diplomat mit 65pferdigem Dreilitermotor. Er hat Hinterradantrieb mit Starrachse und vorn Einzelradabfederung. Der Mercedes-Benz 260 D ist die Diesel-Ausgabe des Typs 230. Sein Betrieb kostet nicht mehr als 1,90 RM je 100 Kilometer für Kraftstoff, weshalb er im Taxengewerbe großen Anklang findet.

Der mit einem achtzylindrigen V-Motor von 82 PS ausgerüstete Horch ist schon von seinem Äußeren her der Typ des schweren Repräsentationswagens. Und er ist immerhin ein Horch, der seit dem ersten Horch 8 zu den Großen im Lande und auf den Exportmärkten zählt. Mercedes-Benz ist in dieser Preisklasse mit seinem 3,2 Liter Sechszylinder vertreten, der 78 PS und viel Fahrkomfort bietet.

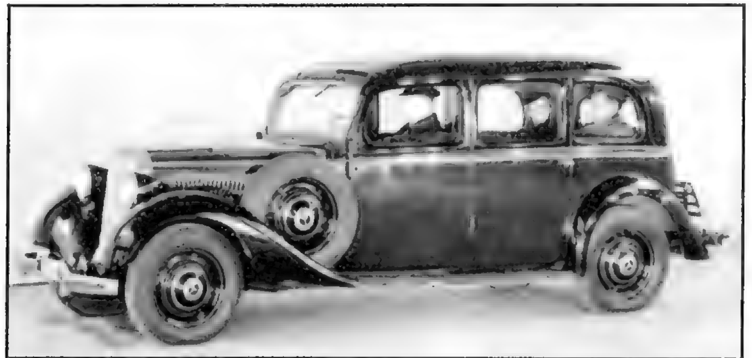
Aus dem Stettiner Hause stammt der Stoewer Arkona, die Sechszylinder-Version des Sedina, als repräsentative Pullman-Limousine. Stoewer ragt mit diesem Wagen in die Preisklasse des Horch hinein und steht diesem mit 3,8 Liter Hubraum und 80 PS auch nicht nach. ▷

Stoewer Arkona





Horch 930 V



△ Mercedes-Benz 260 D

▽ Opel Admiral



STARTKRAFT IN NEUER DIMENSION.



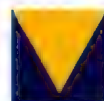
VARTA Grand Prix

Die neue Autobatterie von VARTA mit PowerPlate-Technik. Für mehr Leistung auch bei extremer Kälte. Und für eine längere Lebensdauer.

Mit der blauen VARTA Grand Prix haben Sie in Ihrem Auto im Vergleich zu herkömmlichen Batterien je nach Type bis zu 40 % mehr Startenergie.

Wo bekommen Sie die neue VARTA Grand Prix? Die nächstgelegene VARTA Niederlassung sagt es Ihnen gerne. Anruf genügt.

Augsburg Tel. 0821/578097-98
Berlin Tel. 030/4093-0
Bielefeld Tel. 0521/205027
Bremen Tel. 0421/580064-65
Dortmund Tel. 0231/594046-47
Düsseldorf Tel. 0211/507066-68
Essen Tel. 0201/311071
Frankfurt/Main Tel. 06196/7020-0
Freiburg i. Br. Tel. 0761/132085-87
Hamburg Tel. 040/23777-0
Hannover Tel. 0511/7909-0
Kassel Tel. 0561/13855-56
Köln Tel. 02236/608-0
Mannheim Tel. 0621/414011
München Tel. 089/14907-0
Nürnberg Tel. 0911/5202-0
Saarbrücken Tel. 0681/39229
Stuttgart Tel. 07154/1303-0



VARTA

Klasse 6: Die deutschen Luxuswagen

Wir wollen uns neidlos freuen, daß es wieder eine Käuferschicht gibt, die Sinn und Geld für Luxus hat. Es ist gut, daß unsere Autokonstrukteure sich dann und wann einmal an Wagen erproben können, bei deren Herstellung es nicht auf Geld ankommt, so daß sie ihren Ideen freien Lauf lassen können. Nicht weniger als fünf solch herrlicher Luxusmodelle hat unsere Industrie anzubieten.

Der billigste Wagen in dieser illustren Gesellschaft ist der große Horch mit seinem 120pferdigen Achtzylindermotor von 5 Liter Hubraum. Hier stehen die Zylinder, im Gegensatz zum kleineren V 8, in Reihe, was die lange Motorhaube schon vermuten läßt.

Auch diese schweren Wagen haben heute schon vorn Einzelradabfederung und hinten Gelenkachse. Eine gleiche Radaufhängung hat der neue Große Mercedes, dessen achtzylindriger 7,6 Liter-Motor mit Kompressor 230 PS leistet. Dieser und der hier ebenfalls sich zur Wahl stellende Typ 540 K (5,4 Liter, 8 Zylinder, 180 PS) sind übrigens die einzigen Wagen, die von Haus aus mit Kompressor geliefert werden. Eine Sonderstellung nehmen unter diesen Wagen beide Maybach-Typen ein. Der SW 38 hat einen ganz ungewöhnlichen Hochleistungsmotor, der bei nur 3,8 Liter Hubraum 140 PS leistet. Der Wagen hat hinten eine Schwingachse und vorn Einzelradabfederung. Der Maybach Zeppelin zeichnet sich durch seinen V-förmigen Zwölfzylinder-Motor aus, der, wie bereits erwähnt, bei 8 Liter Hubraum 200 PS leistet. Er ist mit einem Preis von 33 800 RM der teuerste Wagen, für den sich unsere Leser entscheiden können.

Aber vielleicht tut es der rassige Mercedes-Benz 540 K für 22 000 RM auch? Wir sind gespannt, wie Sie, liebe Leser, entscheiden werden. Wir wissen übrigens, daß sich unter unseren Lesern auch dieser und jener befindet, der in der glücklichen Lage ist, sich wahrhaftig eines dieser Luxusmodelle zu leisten. Auf deren Wahlentscheidung sind wir naturgemäß besonders neugierig.



Horch Typ 951



△ **Maybach Zeppelin**

▽ **Maybach SW 38**



Wenn man nun noch in Betracht zieht, wie viele herrliche Kabrioletts und Sportwagen von den hier gezeigten Serienwagen abgeleitet und ebenfalls zu haben sind, darf man wohl mit dem Personenkraftwagen-Angebot des heimischen Marktes mehr als zufrieden sein.

Die deutsche Automobilindustrie hat in den wenigen Jahren des wirtschaftlichen Wiederaufstiegs eine gewaltige Leistung vollbracht. Der technische Fortschritt ist so weit gediehen, daß lediglich Verbesserungen im Detail denkbar sind. Wenn man die deutschen Automobile des Jahres 1938 mit denen des Jahres 1928 vergleicht, mag man nicht glauben, daß nur ein Jahrzehnt zwischen ihnen liegt.

Es darf auch nicht verschwiegen werden, daß der Mann auf der Straße, der damals glücklich gewesen wäre, wenn er sich einen einzylindrigen Kleinstwagen hätte leisten können, bald schon eine KdF-Sparkarte besitzt, die ihm einen vierzylindrigen, viersitzigen Stromlinienwagen verspricht.

Es muß also kein Horch V 8 sein, kein Maybach Zeppelin mit zwölf Zylindern. Unsere Reichsautobahnen sind für alle da. Und heute dürfen Sie nach Herzenslust wählen: Welches ist das beste Auto des Jahres 1938? Senden Sie Ihre Wahlkarte, die jedem Heft beiliegt, bis zum 20. Dezember 1937 ab. Es gilt das Datum des Poststempels. Der 1. Preis steht übrigens schon bereit. Die dunkelblaue DKW-Limousine vom Typ Reichsklasse ist in der vorigen Woche im Verlagsort Pössneck eingetroffen. Für den Gewinner gibt es also keinerlei Lieferfristen!



Fortsetzung von Seite 144

GROSSAUSWAHL

XJ 3.6 Sovereign, 4.87, platin-met., 12890 km, viel Zubehör	76950,–
XJ 12, 1.82, silber, Zubehör	23950,–
XJ 12 Sovereign, 2.85, blau, viel Zub.	45950,–
E-Type V12 Coupé, 10.72, schwarz	49950,–
E-Type, 4.69, rot, Zubehör	46450,–

Top Story in der neuen **auto welt** jetzt an Ihrem Kiosk 2/87
Das interessanteste Autohaus der Welt
Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf
Telefon 0211/3380-1
AUTO BECKER

Jaguar

Jag. E V12, Cabrio + Cpé, gt. Zust., rostfr., im Kundenauftr. z. verk. Info: H. Winkel, 02041/99090 H

JAGUAR Ersatzteile
vom autorisierten
British Motor Heritage Supplier
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410658

7x Jaguar E V12 Cabrio, LHD, Chromsp., §, ab 48.000,-. 0561/53259 H

Ersatzteil-Großlager, neu u. gebr., alle Typen, Ankauf v. Unf.wg. Jaguar-Special, 04332/1419 H

Jaguar Koenig XJS, weiß, 55000 km, EZ 83, Vollausstattung, Komplett-Umbau, Superbreit-Bereif. vo. 225/50, hi. 285/50 auf 3-tlg. BBS. Kauf 64.000,- DM oder Übernahme von äußerst günstigen Leasingkonditionen DM 990,- mtl. Rate/36 Monate, möglich. Fa. IK-Leasing GmbH, Tel. 089/750068 H

JAGUAR – JAGUAR – JAGUAR-ALLEINVERTRIEB
Handgearbeitete Edelholz-Abdeckungen für alle Jaguar-Typen. Auf Wunsch auch Maßanfertigung für Oldtimer, z. B. XK, MK II, E-Type. **EIGENE MOTORINSTANDSETZUNG,** überholte 6- + 12-Zyl.-Motoren sowie Getriebe mit Garantie. Spezialisiert auf XK- u. E-Type-Motoren (auch SONDERWÜNSCHE), neuwertige Gebrauchtteile am Lager. Restaur. an Ihrem Oldtimer durch erfahr. Fachpersonal.
AUTOHAUS LACHSWEHR
Inh. Erich Teschke
Lachswehrallee 11
2400 LÜBECK
Telefon 0451/861617

Arden

Arden-XJS-Roadster – Neuwagen – nach Ihren individuellen Wünschen lieferbar. Auch Umbau Ihres XJS zum Vollcabrio möglich. **Arden-Jaguar,** Kalkarer Straße 21–23, 4190 Kleve, Tel. 02821/21549, Tx. 811714

Jensen

Jensen Interc. III, Bj. 74, VB 14.800,-. Tel. 0931/50381

Lamborghini

Jarama GTS, 10.75, 2. Hd., TÜV 8.89, u. Jaguar XJ 12, Bj. 79, TÜV 9.88, beide gt. Zst., zus. 35.000,-, Inzn. mögl. Tel. 07264/6325.

Lamborghini-Ersatzteile
Manfred Irber Automobile GmbH
Telefon 089/7145041

Jalpa o. Zul., Bj. 85, rot, innen schw., 2900 km, 89.500,- DM. Auto Kremer, Lamborghini-Vertretung, Tel. 0228/463322 o. 467504 H

Countach 4V, 10.87, rot, innen schw., Sportausp., Flügel, Vorführmod., 227.500,-. Auto-Kremer, Lamborgh.-Vertretung, 0228/463322 o. 467504 H

ERSATZTEILE – SERVICE
Original-Ersatzteile mit Garantie
24-Stunden-Annahme
auto könig
Eggenfeldener Str. 100 · 8000 München 81
Telefon 089/93000455

Countach 5 Ltr., Bj. 82, weiß/weiß, i.A. 128.500,- DM. Auto Kremer, Lamborghini-Vertretung, Tel. 0228/463322 o. 467504 H

Countach 4V, Bj. 8.85, weiß, Flügel, 12000 km, DM 179.000,-. **HR-Sportauto,** Tel. 02606/683 H

LAMBORGHINI-VERTRETUNG
Expreßversand von Ersatzteilen täglich
KREMER AUTO · 5300 BONN 3
Buchenweg 3
Tel. 0228/463322 oder 467504

LM 002 Jeep, 7.87, schw., Leder rot, Chromfelg., 195.000,- DM. Auto-Kremer, Lamborghini-Vertretung, Tel. 0228/463322 o. 467504 H

Privat sucht Miura, auch Unfall od. rest.bed. Chiffre MK22/133567

Countach 5000 S, Bj. 84, schw./schw., Koenig-Umb., neues C-Netz, 139.000,-, Tausch mögl. T. 02136/13492

Lancia

Lancia Delta HF Turbo, Bj. 84, 130 PS, 64000 km, Recaro, LM-Felgen usw. Tel. 05562/8693.

Montecarlo, 7900,-. Tel. 02234/800124.

Delta HF Turbo, EZ 5.87, anthr., 10500 km, 24.000,-. D-02173/65740.

Montecarlo Targa, Bj. 78, gepfl., rest. Wagen, v. Neut., Somm.fzg., 14.000,-. Tel. 0911/536111.

Su. f. Beta Spider, Bj. 77, Kotfl. hint. re., Heckschürze, Radlauf innen li., Federdome li. + re. hint. Tel. tagsü. 09563/535 od. abds. 1501

Die gebräuchlichsten Abkürzungen:

SD	= Schiebedach
ESD	= elektrisches Schiebedach
SSD	= Stahlschiebedach
LM	= Leichtmetallfelgen
ÜB	= Überrollbügel
ZV	= Zentralverriegelung
ATM	= Austauschmotor
ATG	= Austauschgetriebe
CR	= Cassettenrecorder
RC	= Radio mit Cassettenrecorder
AHK	= Anhängerkupplung
el. FH	= elektrische Fensterheber
Wi/Wa	= Scheinwerferwaschanlage
RHD	= rechtsgesteuert
LHD	= linksgesteuert
NP	= Neupreis
FP	= Festpreis
VP	= Verkaufspreis
EZ	= Erstzulassung
JW	= Jahreswagen
WA	= Werksangehöriger
VB	= Verhandlungsbasis
VS	= Verhandlungssache

Unzulässige Abkürzungen in gewerblichen Anzeigen:

VB	= Verhandlungsbasis
VS	= Verhandlungssache
inkl. MwSt.	

Gewerbliche Anzeigen dürfen nur mit Endpreisen veröffentlicht werden.

VX Coupé, Bj. 85, 30000 km, el. FH, neuwertig. Tel. D-02637/2185.

Lancia Stratos Grp. 4, restauriert, straßenzugelassen, TÜV Ende 88, umständehalber für VB 85.000,- zu verkaufen. Tel. 02741/8154-57 od. 02741/8368 (Holzhauer)

Plasser & Prasse, die Spezialisten für Lancia Fulvia und Flavia, Neu- und Gebrauchtteile, Restauration, ständig Fulvia 1,3 und 1,6, Flavia 1,5, 1,8 und 2,0 zu verkaufen. Hauptstr. 131, 7502 Malsch, Tel. 07246/6967 H

Lancia HPE Volumex VX, Bj. 84, 2 Ltr., 135 PS, met., Servo, LM, 75000 km, Scheckheft, VB 10.500,-. 04149/1642

Gesucht Lancia Delta 4WD, gebraucht. Tel. CH-0041/42522277 H

Lancia Montecarlo, 120 PS, Bj. 4.77, 86 neu lackiert u. orig. ATM, VB 15.000,-. Tel. 06887/5368

Montecarlo, Bj. 81, Konis, VB 17.500,-. Tel. 030/6261238

A 112 Abarth, Bj. 82, 60000 km, rot, Koni Gr. 2, verbr. ÜB, LM, RC, HS, Schrothgurte, So., alles TÜV, nur Sommerf., VB 9500,-. 07023/2232

Lancia Y 10 Turbo, 4.86, 21000 km, ZV, el. FH, met., LM, RC, 4 Ltspr., zu verk. f. 13.800,-. 05241/73155

Lancia Delta HF, 4WD, 4.87. 08282/1260

Thema i.e. Turbo, 12.86, ABS, ESSD, LM, el. FH, ZV, Berlin-HiFi, 22000 km, NP 45.000,-, FP 29.800,- + MwSt. Tel. 04841/3251

Bildschönes Beta Coupé 2000, Bj. 3.83, 67000 km, rot, Langstrecken, Topzust., alle Belege, nur an Liebhaber, DM 7900,-. Tel. 0241/514789

Gamma, 80, DM 1500,-. 0641/39105

Lincoln

Lincoln Mark V Cartier, Bj. 77, VB 5800,-. Tel. 0931/50381

Lotus

Lotus Esprit S 3, EZ 9.86, rot, Halbled., Klima, Stereocass., werkseitig neuer Mot., 59.800,-. Autohaus Wilhelmsaue GmbH, Lotus-Vertragswerkstatt, Wilhelmsaue 39-41, 1000 Berlin 31, Tel. 030/8217051. H

ERSATZTEILE – SERVICE
Original-Ersatzteile mit Garantie
24-Stunden-Annahme
auto könig
Eggenfeldener Str. 100 · 8000 München 81
Telefon 089/93000455

Lotus S7 S III, TC-Motor, weiß, Superzust., DM 29.900,-. 05331/2825.

Dring. ges. Lotus. 040/5592084/85 H

Super 8, schwarz, v. Extr., Bj. 8. 86, ca. 30000 km, Pr. VS. 07072/3175 ab 19 h

Excel, leichter Heckschaden, fahrb., alle Extr., VB 5000,-. 089/835343

Maserati

Maserati 425, EZ 10.86, 10000 km, dkl.bl.-met., Led., Klima, Vollstereo, 59.800,-. Autohaus Wilhelmsaue GmbH, Maserati-Vertragswerkstatt, Wilhelmsaue 39-41, 1000 Berlin 31, Tel. 030/8217051. H

Gelegenheit! Wg. Zweigst. auf Ibiza Royal-Sports Fit.-Center, Zeitmangel, Maserati Merak SS, 220 PS, 255 km/h, ca. 43000 km, Mod. 80, 1× i. Hamburg! Dkl.bl.-met., 36.500,- VB. Tel. 040/6033777.

Maserati ges. 040/5592084 od. 85 H

Maserati-E.-Teile, direkt aus Italien, Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882 Aulo H

Reifen-Superpreise

Sofort-Versand per NN · garantiert 1. Wahl
bis 3 Stück à DM 5,– Frachtanteil
ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation

☎ (02 61) 6 66 66 / 6 10 81

① Top-Angebot (neue) ② Firestone ③ Fulda ④ Goodyear ⑤ Pirelli ⑥ Michelin
Re: 1a Runderneuerungen (SR/HR*/P6-/P7-Profil auf Anfrage)

	Runderneuert	1	2	3	4	5	6
135 SR 13	42,-	55,-	60,-	63,-	65,-	65,-	73,-
155 SR 13	47,-	58,-	70,-	75,-	75,-	75,-	87,-
165 SR 13	47,-	65,-	83,-	80,-	80,-	81,-	92,-
175 SR 14	50,-	77,-	80,-	92,-	89,-	99,-	109,-
175 HR 14	80,-	109,-	99,-	114,-	98,-	138,-	150,-
155/70 SR 13	50,-	78,-	75,-	71,-	76,-	76,-	85,-
175/70 SR 13	51,-	72,-	75,-	84,-	85,-	89,-	105,-
185/70 SR 13	60,-	75,-	79,-	85,-	85,-	100,-	115,-
185/70 SR 14	84,-	80,-	87,-	99,-	91,-	110,-	126,-
195/70 SR 14	75,-	90,-	100,-	107,-	104,-	—	140,-
175/70 HR 13	67,-	75,-	85,-	98,-	116,-	99,-	130,-
185/70 HR 13	70,-	80,-	92,-	112,-	122,-	129,-	148,-
195/70 HR 13	90,-	100,-	108,-	121,-	144,-	147,-	192,-
185/70 HR 14	79,-	84,-	104,-	114,-	137,-	137,-	173,-
195/70 HR 14	85,-	95,-	108,-	133,-	133,-	157,-	180,-
205/70 HR 14	—	101,-	121,-	152,-	149,-	177,-	210,-
195/70 VR 14	—	145,-	—	146,-	179,-	183,-	230,-
205/70 VR 14	—	167,-	—	168,-	206,-	215,-	250,-
185/60 HR 13	86,-	97,-	99,-	120,-	123,-	134,-	170,-
205/60 HR 13	97,-	107,-	108,-	130,-	158,-	170,-	195,-
185/60 HR 14	89,-	107,-	107,-	126,-	137,-	143,-	150,-
195/60 HR 14	94,-	99,-	109,-	139,-	139,-	160,-	170,-
195/60 VR 14	—	157,-	—	149,-	156,-	189,-	220,-
195/60 HR 15	105,-	126,-	130,-	149,-	164,-	168,-	176,-
205/60 HR 15	90,-	128,-	130,-	168,-	181,-	199,-	200,-
205/60 VR 15	—	157,-	158,-	187,-	209,-	221,-	250,-
185/65 HR 15	—	110,-	—	115,-	122,-	159,-	190,-
195/65 HR 15	—	120,-	—	120,-	124,-	179,-	215,-
195/65 VR 15	—	134,-	—	134,-	139,-	191,-	210,-
205/65 VR 15	—	225,-	—	—	249,-	253,-	268,-
195/50 VR 15	*105,-	138,-	—	139,-	177,-	189,-	179,-
205/50 VR 15	*170,-	204,-	—	188,-	227,-	289,-	262,-
225/50 VR 15	*180,-	222,-	—	218,-	247,-	337,-	310,-
205/55 VR 16	*180,-	248,-	—	242,-	279,-	349,-	320,-
225/50 VR 16	*180,-	269,-	—	280,-	292,-	384,-	370,-
245/45 VR 16	—	334,-	—	319,-	399,-	416,-	398,-

M+S-Reifen

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Goodyear ④ Michelin UG ⑤ Dunlop ⑥ Fulda

	Runderneuert	1	2	3	4	5	6
145 SR 12	43,-	61,-	74,-	80,-	89,-	75,-	—
155 SR 12	43,-	61,-	73,-	82,-	109,-	83,-	80,-
135 SR 13	44,-	60,-	73,-	75,-	89,-	73,-	69,-
145 SR 13	44,-	66,-	70,-	85,-	98,-	73,-	78,-
155 SR 13	48,-	68,-	84,-	100,-	105,-	89,-	83,-
165 SR 13	52,-	70,-	93,-	108,-	121,-	97,-	95,-
165 SR 14	48,-	80,-	95,-	128,-	130,-	103,-	102,-
175 SR 14	54,-	90,-	109,-	133,-	138,-	122,-	118,-
185 SR 14	65,-	110,-	125,-	138,-	150,-	139,-	131,-
175 HR 14	—	—	132,-	152,-	—	140,-	—
155/70 SR 13	48,-	63,-	85,-	87,-	110,-	88,-	—
175/70 SR 13	49,-	80,-	101,-	118,-	128,-	106,-	104,-
185/70 SR 13	49,-	78,-	109,-	125,-	140,-	116,-	107,-
185/70 SR 14	60,-	80,-	120,-	140,-	150,-	132,-	128,-
195/70 SR 14	75,-	95,-	135,-	175,-	170,-	151,-	170,-
175/70 HR 13	—	114,-	116,-	140,-	—	122,-	114,-
185/70 HR 13	—	120,-	123,-	148,-	—	133,-	117,-
185/70 HR 14	—	129,-	131,-	170,-	170,-	152,-	—
195/70 HR 14	—	145,-	148,-	180,-	165,-	175,-	192,-
205/70 HR 14	—	150,-	160,-	219,-	203,-	193,-	207,-
185/65 HR 15	90,-	135,-	150,-	168,-	179,-	153,-	145,-
195/65 HR 15	95,-	155,-	170,-	184,-	190,-	177,-	155,-
205/65 HR 15	—	170,-	180,-	225,-	225,-	—	182,-
185 SR 14 Rhf.	72,-	110,-	130,-	140,-	160,-	135,-	139,-
185 R 14 C8Pr.	80,-	120,-	145,-	—	—	—	145,-

M+S-Reifen auf Felgen

montiert und elektronisch gewuchtet
Komplett-Preis pro Rad

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Michelin ④ Dunlop ⑤ Fulda

	Runderneuert	1	2	3	4	5
AUDI 80 Typ 89						
175/70 14 – 5,5x14	137,-	167,-	—	217,-	194,-	191,-
BMW						
175/70 Q 14 – 5,5x14	120,-	150,-	—	200,-	177,-	174,-
175/70 T 14 – 5,5x14	—	170,-	175,-	215,-	195,-	189,-
DB						
175/70 Q 14 – 5x14	120,-	150,-	—	200,-	177,-	174,-
175/70 T 14 – 5x14	—	170,-	175,-	215,-	195,-	189,-
185/65 T 15 – 6x15	165,-	210,-	225,-	254,-	228,-	220,-
195/65 T 15 – 6,5x15	167,-	227,-	242,-	262,-	230,-	230,-
205/65 T 15 – 7x15	—	250,-	260,-	285,-	—	262,-
FIAT Panda ab Bj. '84						
135/13 – 4x13	94,-	110,-	123,-	139,-	123,-	114,-
FORD						
155/12 – 4,5x12	83,-	101,-	113,-	149,-	123,-	120,-
155/70 13 – 4,5x13	98,-	113,-	135,-	170,-	138,-	—
155/13 – 5x13	103,-	123,-	139,-	163,-	144,-	138,-
175/70 13 – 5,5x13	104,-	135,-	156,-	183,-	161,-	159,-
165/13 – 4,5x13	97,-	115,-	138,-	166,-	142,-	140,-
175/70 13 – 5,5x13	99,-	130,-	145,-	—	147,-	145,-
175 Q 14 – 5,5x14	104,-	140,-	159,-	188,-	172,-	163,-
185/70 14 – 6x14	115,-	135,-	175,-	205,-	183,-	183,-
MAZDA 323						
155/13 – 5x13	130,-	155,-	170,-	189,-	189,-	180,-
OPEL						
135/13 – 4,5x13	94,-	110,-	123,-	139,-	123,-	139,-
155/13 – 5x13	98,-	118,-	134,-	158,-	139,-	133,-
165/13 – 5x13	102,-	120,-	143,-	171,-	147,-	145,-
175 Q 14 – 5,5x14	109,-	145,-	164,-	193,-	174,-	172,-
175/14 – 6x14	135,-	170,-	200,-	230,-	228,-	220,-
PEUGEOT 205						
155/70 13 – 5x13	93,-	108,-	130,-	155,-	133,-	—
VW						
135/13 – 4,5x13	89,-	105,-	118,-	134,-	118,-	134,-
155/13 – 5x13	93,-	113,-	129,-	153,-	134,-	128,-
155/13 – 5,5x13	98,-	118,-	134,-	158,-	139,-	133,-
175/70 13 – 5,5x13	98,-	129,-	150,-	177,-	155,-	153,-
165/13 – 5,5x13	101,-	119,-	142,-	170,-	146,-	144,-

Tieferlegungssätze

mit TÜV-Gutachten, frachtfrei ab 1 Satz

BMW 3+3/1	199,–	Opel Kadett D+E	269,–
Mercedes W 201	199,–	Opel Corsa	239,–
Mercedes W 124	199,–	VW Golf I+II	189,–
		VW Scirocco I+II	189,–

Täglicher Versand per Nachnahme oder Sofortmontage. Solange Vorrat reicht. Für Druckfehler keine Haftung. Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.

REIFEN S SCHNEIDER

Reifen Schneider
5414 Vallendar · B 42 · Teletex 261851
☎ (02 61) 6 66 66 / 6 10 81

Auto-Markt Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Maserati

Su. Maserati, auch def. 06701/7145 H

Wir haben 11 Jahre Maserati-Erfahrung, in Italien geschultes Personal u. v. Enthusiasmus dazu! Maserati-Bad Vilbel, Tel. 06101/7041 H

ERSATZTEILE – SERVICE
Original-Ersatzteile mit Garantie
24-Stunden-Annahme
auto könig
Eggenfeldener Str. 100 · 8000 München 81
Telefon 089/93000455

Merak SS, Bj. 78, rot, Leder schwarz, 70000 km, 25.000,-. 030/3736867

Maserati Biturbo 425, EZ 5.86, 19000 km, blau-met., Leder, Becker Mexiko, unfallfrei, DM 42.000,- inkl. MwSt. Tel. 030/7413021

Khamsin, letzter neuer von 412 gebauten, schw./beige, 82600 km, VB 95.000,-. Tel. 0041/93358629

Ghibli, Topzust., 11000 km, 48.500,- DM, Inz. mögl. T. 05551/3956

Biturbo, 85, 18000 km, Klima, el. FH, neuw., 29.800,-, Inz. 06331/47382 H

Matra

Murena 2,2 Ltr., Bj. 83, 42000 km, Motorschaden, VS. Tel. 07582/8999.

Murena 1,6, 10.900,-. D-05251/25574.

Murena 2,2, Bj. 82, Extr., Bestzust., VB 11.500,-. T. 0221/582423

Su. Unfall-Murena. T. 07391/6950

Kaufe jed. Unf.-Mur. 0251/235300 H

Murena 2.2 S, EZ 7.84, 48000km, sil.-met., Pioneer, Winterr., VB 15.000,- DM. Chiffre MK22/133788

Murena 2,2 S, 140 PS, rot, 55000 km, VB 16.500,-. Tel. 04791/8611

Murena 1.6, Bj. 82, rot, VB 8299,-. Tel. 02207/5148

Murena 2,2 S, 140 PS, 27000 km, VB 19.500. Tel. 02191/41200 ab 17 h

Su. Unfall-Matra Murena. 07391/6950

Murena 2,2 Ltr., Bj. 82, TÜV 89, rot, gepfl. m. Extr., VB 11.500,-. Tel. 02181/43556

Murena 2,2 S, rot, orig. 900 km, VB 26.500,-. Tel. 07161/78875

Mazda

626 GT Fließheck, 120 PS, bl.-met., ESD, 205er Rialfelg., RC, EZ 9.86, 20000 km, Wi.reif. a. Felg., 190 km/h, Superzust., 30% u. NP = 18.990,-. Tel. tagsüb. 02627/699, b. Koblenz.

KüWe
323 4WD breitgestylt Sportfahrwerk ALU 7 J15 mit Bridgestone 205/50/15
D-4300 Essen 18, Bachstraße 76
Postf. 18 53 70-1, Tel. 0 20 54 / 38 90

RX-7 VFW, EZ 8.87, silb., 5000 km, Klima, Inzn. mögl., 37.500,-; 323 4WD, EZ 8.87, weiß, 1000 km, 27.500,-. Tel. D-05744/3314. H

KüWe
Flotte Japaner (RX 7 auch Cabrios) suchen Partner/in um 105–150 Pferde galoppieren zu lassen! Ab DM 19.000,–
D-4300 Essen 18, Bachstr. 76, Postf. 18 53 70-1

RX-7, Bj. 8.85, 30000 km, 1a gepfl., div. Extr., VB 16.500,-. 05341/51454

RX-7, rot, 3.85, 35000 km, VB 21.500,-, gepfl. Gar.wag. D-0234/357201.

POSTERT
Zubehör und Design
Für alle MAZDA-Typen:
System-Bausätze, LM-Felgen, Fahrwerksfedern
Prospekte anford.! DM 5.– (bar oder Briefm.)
D-4300 Essen 1 · Frankenstraße 50
Telefon D-0201/442950



Fächerrohre
mit TÜV-Gutachten

Größtes Fächerrohr-Programm für (fast) alle Marken – wie Audi – BMW – Fiat – Ford – Honda – Isuzu – Mazda – DB-Mercedes – Opel – Peugeot – Renault – Toyota – VW

Berlin: Stritt-Automobiltechnik, Karlsruher Str. 19–22, 1000 Berlin 31, Telefon 030/8918049 + 030/8919083

Nordrhein-Westfalen: Fa. SUMUS Fahrzeug- und Maschinenteile GmbH, Langemarckstr. 34, 4300 Essen 1, Telefon 0201/210053, Telex 8579067

Süd-Niedersachsen/Nord-Hessen: wsk-Autoteile GmbH Monteverdistr. 9, 3500 Kassel, Telefon 0561/36056 + 36767

VAG:
Auto-Abt, Oberwangerstr. 16, 0831/98910 8960 Kempten, Tx. 541512 + 6700 Ludwigshafen, Hoheloogstr. 14, 0621/571337

S. Spiess Tuning, Zeiss-Str. 5, D-7256 Ditzingen, 07156/32541

Belgien:
R.A.S. Sport, Rue de Crouillet 33, B-6107 Châtelet, 071/394866, Tx. 51716

Österreich:
GT-Autozubehör, A-2700 Wiener Neustadt, Neunkirchnerstr. 52a, 02622/516902

Schweiz: Tezet-Service AG, 01/8610840, Kasernenstr. 4B, CH-8184 Bachenbülach

TeZet Fächerrohre
TeZet-Wittmack GmbH · D-7897 Küssaberg
Postf. 1129 · 07741/62838 · Tx. 004558347

Suche Unfallwagen Mazda RX-7, ab Bj. 82, Tel. 0228/645005 H

KüWe
tiefer - fahrsicherer - optisch attraktiver KüWe-Fahrwerktechnik a. f. neuen 626
Info D-4300 Essen 18, Bachstraße 76
Postf. 18 53 70-1, Tel. 0 20 54 / 38 90

RX-7, EZ 7.81, blau-met., super Zust., v. Extras, TÜV neu, DM 10.500,-. Tel. 06252/72690, ab 15 h

RX-7, Topmodell, EZ 80. 06723/3462

RX-7, 3.80, VB 8900,-. 0821/7101351

Mercedes

Suche v. WA 190 E 2.6, z. 4.88, Angeb. u. Tel. 0271/78747, ab 19 h.

HOLLÄNDER
kauft neuwertige Unfallwagen
☎ 0201/322626, ab 18 h 598280

280 SE 3,5 Cabrio, Bj. 70, 1a, 3. Hd., bl.-met., Led. schw., Dach blau, 49.000,-. Tel. 040/2008665.

170 SA Cabriolet, Bj. 1950, total i. Werkstatt restaur., orig. Becker-Radio, AHK, TÜV 7.89, Pr. VS. Tel. 04681/8228, 8-17 h.

UMRÜSTPROGRAMME FÜR MERCEDES BENZ PKW
HF
D Postfach 100724 · 6050 Offenbach/M · Tel. 069/841777
A Postfach 131 · 4400 Steyr · Telefon 07252/26416

380 SLC, Topzust., Bj. 80/81, silb.-met., ABS, Sitzhzg., ESD, Wi/Wa, el. FH, LM, ZV, Satz Winterr., bl. Plüsch-Polst., Bekker-RC, 44.000,-. T. 05202/80204.

280 – 560 SE · SEL · SL · SEC
sowie 190 E 2,3 - 16
gebraucht, lfd. gegen bar gesucht.
Tel. 06331/47382 Tx: 452375 aupi d

Doppelscheinwerfer 280 SE, TUV neu, Mot. 24000 km, Topzust., 7900,-, Inzn. mögl. T. 09306/1723.

DB 280 SLC, Bj. 76, TÜV/ASU neu, Led., Wi/Wa, Klima, ZV, Alu, met., Col., Zender, Temp., Stereo, ESD, 205/70, neu ber. T. 05362/71150.

300 SEL 6,3, alle Extr., Topzust., 18.000,-, Inzn. mögl. T. 0931/702793.

Qualitäts-Verdecke
Teppiche, Sitzbezüge
Hardtops, Leder
- alle Fabrikate
- große Auswahl
- günstige Preise

Thomas Härtel
CABRIO + SPORTAUTO
☎ 07022 5884

300 SL, sig.rot, Bj. 9.86, 14000 km, 5-Gg., Col., MB-Tex, zu verk. Tel. 08771/2682.

DB 190 E 2.3-16, Bj. 10.84, silber-distel, 68000 km, Extr., top. Tel. 09521/5025.

Suche Mercedes Coupés, Cabrios + SL, auch Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl. Telefon 07 21/55 49 26/27

380 SEL, v. Priv., 4.85, 70000 km, signalrot, Led. schw., Color, Klima, ABS, Airbag, tief + breit usw., VB 55.000,-. Tel. 0481/63882, ab 19 h.

190 E 2.3-16, 85, blauschw., ABS ZV, ESSD, Ronal, 39.000,-. Tel. 05378/885.

Qualitätsrestaurationen hist. Automobile
Meisterarbeit, nicht billig, aber preiswert
RACO Karosseriebau GmbH · Fahrzeugtechnik
Spezialitäten: Mercedes-Restaurationen
D-7000 Stuttgart 30 · Magirusstraße 19/3
Wir stellen aus: Stuttgart AMA Halle 8

Mercedes SEL 300/8; 6,3 Ltr., EZ 3.69, 202000 km (bei 46000 km 2. Motor), Extr., fahrergepfl. Garagenwagen aus 1. Hd., gegen Gebot abzugeben; **Mercedes 450 SLC,** EZ 5.74, 140000 km, gepfl. Chef-Fahrzeug (Garagenwagen), aus 1. Hd., gegen Gebot abzugeben. Tel. 06752/14-212 (Mo.-Fr. 8-18 Uhr), 06752/8664, n. 18 h sowie Sa.-So.

280 SE, EZ 8.82, ABS. 09621/61946.

280 CE Coupé, Bj. 77, 130000 km, rot, VB 8000,- DM. Tel. 08563/494, vorm.

wsk
OPTIK LEISTUNG SOUND
Edelstahl-
Sportauspuffanlage (ABE) mit 5 Jahren Garantie!
W201/190E kpl. Anlage DM 1180,–
Weiter im Programm: Kadett, Golf II, Sierra
wsk Monteverdistr. 9 · 3500 Kassel
Tel.: 0561 / 3 60 56 · Telex 992 384

380 SEL, v. Priv., Bj. 4.85, 70000 km signalrot, Led. schw., ABS, ESSD, Color, Klima, Airb., tief + breit, div. Extr., VB 55.000,-. Tel. 0481/63882, ab 19 h.

230 SL, Bj. 64, TÜV 4.89, sehr guter rest. Orig.zust., orig. ATM u. ATG, 29.800,- Tel. 05137/77147.

190 D, JW/WA, EZ 7.86, weiß, ABS, div. Extr., ab Nov. zu verk., Pr. VS. Tel. 0731/86917.

Zahle Höchstpreise für Mercedes
Telefon 089/8507422 H

Barankauf Mercedes
190 – 280 – 500, Modelle 79–87
SE, SEL, SL, SLC–SEC · Tx. 411834
0221/522331 + 069/4980140 H

350 SLC, 78, grün-met., Schaltung, SSD, 1. Hd., leichte Lackschäden, 16.500,-. Tel. 0228/348201. H

380 SE, EZ 82, VB 32.800,- DM, Extr. Tel. 06593/785 od. 0161/2616564.

300 E, JW, Autom., Klima, ASD, w. Extr., NP 71.600,-, VP 58.000,-. Tel. 07151/72909.

280 SE 3.5, Bj. 71, ESSD, Color, Alu, ZV, Bestzust., DM 7900,-. Tel. 05504/7750.

HECKVERSIONEN



TWIN-SET für DB W 124
Heckleuchten-Verbreiterung



Die schwarze Heckleuchte für DB 190 (mit TÜV) kompletter Satz empfohlener VK 590,– DM

SCHÄTZ-TUNING
Motorsportartikel-Herstellung GmbH & Co. KG
Baaderstraße 84 · 8000 München 5
Tel. 089/2021122 · Tx. 5214554

230 CE, Baujahr 10.83, 48500 km, TUV 2 Jahre, elektr. FH, SSD, Servo, 21.900,- DM. Telefon 02253/3058 od. 3059.

Traumwagen 280 SL, Bj. 11.84, champ.-met., Led. dattel, 2 Dächer, 25000 km, als Zweitwag., Autom., ABS, el. FH, Alufelg., ZV, Servo, Alarm, Bekker-Radio, Sitzhzg., Temp., scheckh.-gepfl., unf.fr., 45.000,- + MwSt. Tel. 0208/35041.

Suche 280 – 500 SL, SLC, SE
380 – 560 SEC, SEL, SE
Tel. 0641/65034 · Telex 482975 H

280 SE 3,5 Coupé, 1971, TUV 88, gt. Zust., v. Zubeh., 27.500,-. Tel. 05403/2888.

230 E, JW, perlm.gr., ABS, 5-Gg., SD, Col., ZV, w. Extr. T. 07031/88884.

500 SEL, Bj. 11.86, 31000 km, anthr.-met., Klima, Airbag, ABS, Becker Mexiko, Sitzhzg. etc., NP 115.000,-, VP 91.200,-. Tel. 05131/51745.

Leistungssteigerung bis zu 14 PS durch BRABUS-Sportauspuff-Anlagen
für Mercedes-Benz W 201, W 124, T-Modell, W 126, W 126 C, W 123, mit zwei großen verchromten Endrohren.
BRABUS Info: 02041/9909-0*

Verkaufe/tausche: Haus a. Sylt, Wert 825.000,-, Mieteinn. (Westerland) p.a. 50.000,-, f. 635.000,-, Tausch ein. Wagens b. 120.000,- mögl. (Mercedes, Rolls-Royce, Porsche, Ferrari). D-04651/7585-7374 o. 27373 o. Sylter Hahn, 2280 Westerland.

300 SL, astralsilb., Led., schw., Autom., 9.86, div. Extr., 7000 km, DM 67.000,- inkl. MwSt. D-0711/633863.

Auto-Leasing - aber gewußt wie!
Alles, worauf es beim Leasing ankommt, erfahren Sie im **Automobilleasing-Report.** Das komplette Know-how, z. B. über **zinsloses Leasing,** das sonst nur Leasingprofis nutzen, macht auch für Sie das Autoleasing interessant.
Sofort anfordern bei: **Dynamik Leasing Beratung** · Postfach 12 · 7542 Schömberg gegen Voreinsendung von DM 30,- Scheck oder per Nachnahme + DM 3,-.

DB 190 E, 160 PS, anthr.-met., Led. grau, Carllson Tuning, super gepfl., 5-Gg., ESD, ZV, 2× FH, Col., SSC-Haube usw., 37.500,-. I. A. Tel. 040/243511. H

280 TE, Mod. 80, ATM 30000 km, ges. 220000 km, weiß, Col., ZV, Niveaulift, Alu 225 VR 15, AHK, Stereo, Topzust., VB 12.800,-. Tel. 02461/57526.

Verkaufe Merc. 500 SEL, bl.-met., 4.86, 31000 km, Pr. 80.000,- inkl. MwSt. Tel. 05551/62077.

190 – 560
TE SL SEL SEC 1980–1987 gesucht
Tel.: 069/410417 · Tlx.: 17/6999033

280 CE, Bj. 73, bl.-met., Lack neu, Alu, Reifen neu, ESSD, Color, 5-Gang, AHK, 8400,- DM. Telefon D-07636/547. H

230 SL, Bj. 65, TÜV 4.89, ATM, 2 Dächer, gt. Zust., VB 24.000,-. D-07384/6172.

JW 300 SL, 8.86, TÜV/ASU 88, arktic-weiß, Led., ABS, ATM, RC, div. Extr., VS. D-07271/2928.

AUTO-LEASING GÜNSTIG! RUFEN SIE AN!
WS LEASING (02333) 73366

Top 500 SEC, AMG-Breitversion, alle Extr., Neupreis 150.000,-, f. 68.000,-, Inzn. mögl. Tel. D-0931/702793.

230/8, Bj. 70, Topzust., orig. Sommerfzg., Autom., DM 19.500,-. Tel. D-08302/600.

Sofort-Barzahler sucht: Mercedes 380-560. Tel. D-06881/4001. H

Gebrauchtwagen auf Leasing
Wir haben lfd. ein großes Angebot an neuw. Gebrauchtfahrzeugen am Lager, z.B. 500 SEC – 500 SL – 280 SL – 500 SEL – 500 SE – 380 SE – 280 SE – 280 CE – 300 SE – 280 TE – 250 TD – 230 E – 190 E etc.
Wir bieten Super-Leasingkonditionen u. evtl. Inzahlungnahme Ihres Wagens.
Auto-Exclusiv F. Daub, Neckarstr. 10 (neben Shell-Tankstelle), Sindelfingen, Tel. 07031/83205/6, Tx. 7265537

250 SE Coupé, Oldtimer, EZ 11.67, TÜV 7.89, 154000 km, Autom., ESD, 1. Hd., gepfl. GW, heizb. Hecksch., Servo, Lederp., Color, Radio, VB 27.500,- DM. Tel. 08322/3579.

Sternstunde! Aus Sammlerauflösung Rockefellers Cabrio 220 SE Ponton, Bj. 59, gegen Gebot nicht unter 80.000,- DM; 300 SE Cabrio, Bj. 63, 45.000,- DM; 190 SL, weiß/rot, 40.000,- DM. Chiffre Mk 22/951765.

Niemöller
Ersatzteile für Mercedes Benz Veteranen
Böckstr. 5, D 6800 Mannheim 1, Tel. 0621/105041
Haben Sie schon **IHREN** Ersatzteil-Katalog ?

Kat. A 170-220	Schutzgeb. DM 15,-
Kat. C 180-190-190SL-220S	Schutzgeb. DM 15,-
Kat. D BM 108-109-110-111-112-113	Schutzgeb. DM 30,-
Kat. F BM 107-114-115-116	Schutzgeb. DM 25,-

500 SEL, EZ 11.84, TÜV neu, 70000 km, Lorinserumbau, schwarzblau-met., NP 140.000,- DM, alle Extr. außer Tempomat, DM 59.000,- inkl. MwSt. Tel. D-0821/502000 oder 482049.

300 SL, JW, NP 87.000,-. Tel. 07541/292509.

250 S, Bj. 66, guter Zust., ohne Rost, VB 7000,-. Tel. D-07151/65210.

Chefwagen, Langstreckenfzg. DB 500 SE, 12.83, oliv-met., 190000 km, mit allen Extr., zu verk., 30.000,- DM + MwSt. Tel. D-0711/2573073, Frau Ekkert.

Eibach Federn
Federungssysteme mit sportlichem Charakter

Pärchen! 280 CE, 75 + 280 E, 72, beide weiß, Color, 5-Gang, Blaup. Stereo, orig. LM, Drehzahlm., Leder- u. Velourausst. blau, zus. 20.000,- DM. Tel. D-030/4935252.

190 E, 9.84, Mod. 85, astralsilber, schwarz, Autom., ESD, tiefer, Spoiler v. u. h., S.schw., Wabenf., 205/50 HR 15, SEC-Haube, ZV, WD, h.autom. Ant., LSP v. u. h., Drehzm., TÜV 9.89, Sp. re., 60000 km, 29.500,- DM. Tel. D-06348/6837 od. D-06341/60136.

TOP PKW+LKW Mercedes Motoren
Am Weidenbach 5063 Overath
Tel. 0 22 06 / *20 93
DIESEL PFEUER MOTOREN

350 SLC, 73, astr.-met., Extr., Radio, 70000 km, Bestzust., LM, VP inkl. MwSt. J. Sommer, Bunkofer Str. 3, D-7580 Bühl-Vimb.

250 TD, JW, 12000 km, mit Zub., DM 42.000,-. Tel. D-06252/4224.

Telefonische Anzeigenannahme:
0711/2043-88

Warum bei zweifelhaften Leuten zweifelhafte Kopien edler Uhren kaufen? Bei uns können Sie die Originale zu günstigen Konditionen leasen!

Rolex · Cartier · Audemars Piguet
Chopard · Patek Philippe · Piaget

rent-a-watch
Leopoldstr. 28a, 8000 München 40
Tel. (089) 337644
Mo.–Fr. 9–18 Uhr, Sa. 9–13 Uhr

450 SEL 6.9, EZ 9.78, Arztwag., v. Extr., silb.-met., sehr gepfl., VB 28.000,-. Tel. 0991/33696.

LOTEC Design

Nur LOTEC bietet Turbo-high-tech mit Mikroprozessor gesteuerter digitaler Kennfeldzündung
LOTEC-Turbotronik



300 E ✶ 300 SE ✶ 190 E 3.0 ✶ **300 PS** 405 Nm
260 E ✶ 260 SE ✶ 190 E 2.6 ✶ **270 PS** 370 Nm
Test: sport auto 11/87 ✶ rallye racing 19/87

LOTEC GmbH Kurt Lotterschmid
Staatsstraße 42 · 8208 Kolbermoor
Telefon 08031/92938

Mercedes

Mercedes 450 SEL, Bj. 73, ca. 135000 km, Alarmanlage, TÜV 8.89, mit leichten Rostschäden, 8500,- DM. Tel. 0531/45378.

230 E, W124, Bj. 1.85, 50000 km, ABS, Autom., ESD, ZV, el. FH, silb.-met., el. Sitzver.l., RC, 4 cm tiefer, Color, 5 Stern-LM, + 4 Winterr., Temp.anz., Sp. r., Kopfst. l. F, 1. Hd., s. gepfl., NP 62.000,- DM, VB 39.000,-. Tel. D-02772/52251.

500 SEC, Bj. 83, alle Extr., anthr.-met., 57.500,-. Tel. 07231/48328.

Suche SL bis 15.000,-. Tel. 07322/22875.

190 E, 1.86, 15000 km, schw., tiefer, Alu, SSD, FH, RC etc., NP 45.000,- VB. Tel. 39.600,-. 0521/324266.

DB 230 CE, Lieferung 11.87, Preis 65.612,- ab Werk zu verk. Info Sonderausstg. Tel. 04881/811.

250 TD, 1.87, bl.schw., 18000 km, Extr., NP 55.000,-, VB 48.900,- DM. Tel. 05492/652.

300 E, 10.86, Extr., 48.000,-. 04331/29315.

300 CE, LT Ende 87, 9 Extr., DM 73.500,-. Tel. 02205/4000.

Einzelstück! 16-Ventiler, kompl., unbespoilert, in Ferrarirot, tiefer, 3tlg. BBS, Vollausstg., 20000 km, EZ 5.87, NP 105.000,-, f. 75.000,-. Privat 04503/3149.

190 E 2.3-16, EZ 8.85, 185 PS, bl.-schw., 46000 km, Airbag, Leder, el. FH, Klima, Sitzh., ESSD, ZV, el. Sitzverst. v. bds., Alarm, Becker-Mexiko, Wi/Wa, w.d. Glas, Außensp. re., gegen Höchstgeb. Tel. 05182/4640, (lange durchläuten).

190 E 2.6, Carat by Duchatelet – Vorführfzg. mit Komplettausstg., Daimler-Benz und Carat, Preis DM 80.000,-, Leasingübernahme DM 998,- per Monat. Tel. 02234/63302. H

350 SL, 9.77, orig. 68000 km, exz. Zust., wie neu, 37000,- DM. Tel. 02652/2496, Sa./So. oder werktags 0214/52759.

190 E, JW, Kat., imp.-met., ESD, 5-Gg., LM, RC, div. Extr., tiefergel., ZV, Lorinserumb., Holzausstg., Breitr., VB 39.500,-. 09431/5861.



Suche SEC, unfallbesch., auch Totalschaden. Tel. 08665/436.

230 TE, JW/WA, weiß/grau, Kat., AHK, SD, ZV, 14000 km, VS. Tel. 07641/53297.

190 D 2.5, EZ 1.86, 31000 km, anthr.-met., Extr., VB 31.700,-. Tel. 07152/72223.

280 SL, Pag., Bj. 70, 2. Hd., 1a, orig., blau-met., VB 32.500,-. Tel. 08509/2673, 19 h.

Jahreswagen DB 500 SL, dkl.blau, Komplettausstg., NP 109.000,- DM, VB 83.500,- DM. Tel. 02381/70041, nach 19 Uhr: 0251/797556.

DB 300 TD Turbo Diesel, 83/88, ZV, ABS, Klima, w.d. Gl., silb.-met. u.v.m., 125000 km, VB 26.900,-. 06192/37727.

190 E 2,3 Ltr., 87, 13000 km, Sportfwk., tiefergel., Lorinser 15 Zoll, Lederlenkrad, Stereo-Cass., schwarz-met., NP 43.000,- DM, VB 35.000,- DM. Tel. 0771/4430 od. 61180.

300 TE, 11.86, 25000 km, FP 59.000,- DM inkl. MwSt. Tel. 04651/25849.

300 TD, W124, 11.86, anthr.-met., ESD, Rollo, AHK, Color, tiefer, ab 1.88, ca. 30000 km. 05164/494.

350 SL Mercedes Cabrio, Koenig-Umbau, Autom., blau-met., 2 Dä., RC, Leder, tief., Sidepipes, Ansaugst., Sportlenkr., Ber. 345 h., 225 v., v. Extr., 45.000,- VB. Tel. 06144/2801.

Der Exote unter den Flügeln. Der einzige mit hochgesetzten Leuchten. Für Audi 80/90, BMW 3er Reihe, Mercedes 190 usw. Tel. 07252/2066. H

JW v. WA: DB 300 D W124, EZ 19.9.86, st.frei, imp./creme, Bestzust., mit vielen Extr., zu verk., VB 45.000,-. Tel. D-07541/292919 oder D-07557/662.

280 SL, 5.82, 36000 km, neuwertig, rot, 43.000,- VB. Tel. D-030/3049168.

Su. DB-Neuwg. u. -Vertr. 02152/510147 H

Dring. ges. Merc. 040/5592084/85 H

Merc.-Barankauf ab Bj. 83. Telefon 02234/77231 H

Brabus 300 E u. 300 TE, Brabus 190 E 2.6, in verschiedenen Farben und Ausstattungen, auf Wunsch auch mit Motortuning, sofort lieferbar. Brabus-Info: 02041/9909-0 H

Suche DB-Neuwagen u. -Verträge, Tel. 0711/283166 u. 0161/2715125 H

380-560 SEC gesucht, ab Bj. 82. Tel. 06251/54463

600, 600 PULLMAN, 07044/7368, abds.

Mercedes-Gebrauchtteile! Für alle neuen Typen. Tel. 089/9037026. Totalschäden gesucht, 100 % über Restwert H

Suche DB-Neuwagen u. -Verträge. Tel. 07162/42910, Tx: 727287 rvs H

Suche gepfl. Mercedes, neu u. gebraucht, ab Bj. 80, korrekte Kaufabw., Fa. Jankowski, 05241/34287 od. 6949 H

DB 126 SE, L, + SEC Orig.-Leder, + Velourausst., günstig. Tel. 040/6563740 o. 487562

C.F. MIRBACH,
sucht Mercedes, Porsche, Jaguar, Klassiker. 040/458789 H

560 SEL, (ECE-300 PS), schwarz, Leder beige, ca. 55000 km, 5.86, alle Extras. 07224/1045

190 D 2,5, EZ 12.86, 90 PS, 14000 km, SSD, WDG, RC, Antenne, 5-Gang, tiefer 40 mm, Alu 195/50, abzugeb. ab 5.12., FP 39.000,-. 02166/340144

280 SL Typ 113, nur in sehr gutem Zustand gesucht. Tel. 0921/31927

350 SLC, EZ 72, gt. Zust., met., DM 19.800,-. Tel. 07366/6358 H

300 SL, günstig. Tel. 07032/31005

450 SLC 5.0, 79, 1. Hd., unfallfrei, Vollausst., 80000 km, TÜV + ASU neu, VB 34.800,- incl. MwSt. 030/7461429

300 E AMG 1987, 240 PS, 35000 km, ABS, Klima, Ster., AMG-Felg., -Ausp., Recaro, Led. schw., Vogelaugenahorn, schw.-met., NP 125.000,-, VB 95.000,-. 0681/39510 abds.

500 SEL AMG 1986, 340 PS, 40000 km, Motor neu, ABS, Klima, BBS, Stereo 10 Lautsprecher, blau-schwarz, Leder schwarz, NP 170.000,-, VB 125.000,- DM. Tel. 0681/39510 abends

600, Bj. 71, Orig.-Neuzust. 02737/4400

190 E 2.6, Mod. 88, 2000 km, 2 % unter NP, MwSt. ausweisbar. Tel. 06223/4141 od. 06224/52434

300 TD, Bj. 12.81, 145000 km, Extr., VB 19.800,-. 02275/1664, ab 18.30 h

300 SL/JW z.vk., v. Zub. 07273/2323

500 SE, 12.86, 18000 km, impala, Vollausstg., Klima, St.hzg., Torson-Achse, Blaupunkt Berlin, 2. Satz Reif., VB 80.000,- inkl. MwSt. Tel. 02294/69425; nach 18 h: 69431

280 E AMG, 4.81, 215 PS, anthr.-met., Autom., Klima, Velour, Col., Servo, el. FH, ESSD, ZV, Alarm, RC, AMG-Fwk. u. -Spoiler, 225/50 auf BBS u. v. m., s. gut. Zust., DM 18.500,-. Tel. 0271/85033, bis 18 Uhr

230 TE, 1. Hd., Bj. 82, blau-met., Led., Vollausstg., Pr. VS. 02205/4458

600, Bj. 68, s. gut. Zust., alle Extr., TÜV neu, dkl.blau, f. DM 73.000,- zu verkaufen. Tel. 06551/4345

230 CE, Neuwg., Extr. 030/8514110

260 E, 10.86, arkt.weiß, div. Extr., 22000 km, VB 48.000,-. T. 06007/1239 od. 0711/731944

Privat sucht sofort: 230 TE od. 280 TE, (123), Bj. 85, möglichst geringe Laufleistg., ABS, dkl.blau/Led. blau od. schw./Led. schw. T. 04186/7292

Hardtop neu, f. W107, VB 2300,-. 06551/4345

500 SLC, Mod. 81, silb.-met., Klima, k. Rost, SD, Vel., el. FH, 100000 km, wie neu, Extr., Alu, Col., RC, DM 34.800,-. Tel. 0911/564450 H

300 SE, 5-Gang, Klima, el. FH etc., 8.86, 35000 km, z. verk. T. 04536/676.

190 E/Lotec, 160 PS, orig. Kpl.-Umb., Bj. 84, 28 Extr., Topzust., Spitze 230, DM 34.900,-. 089/4392107 H

190 E, Kat. WA/JW, Autom., 8000 km, rauchsilb., ESD, ZV, AHK, weitere Extras, Pr. VS. T. 07062/3305, ab 18 h

500 SEC, 6.83, dkl.bl.-met., Led. hellgrau, a. Extr., 75.240,- Leasing u. Inzn. mögl. Tel. 06221/862071 H

Su. 300 TDT, ab 82. 04159/798

DB 116, 280 S, EZ 2.76, Sonderausst. innen, silb.-met., Autom., ESD, Servo, Klima u. a. Extr., gener.überh. (Quitt. vorh.), Geschäftswg., 1. Hd., 118000 km. Tel. 05281/4085

INTRA – Fahren in bester Form

NEU für Daimler-Benz-Automobile:
INTRA-Räder im Speichendesign.
Nr. 7150 7 J x 15 ET 36 mm
für DB 201 (190/E/2.3/2.6/2.3-1.6)
DB 124 (200-300 E incl. T-Modell)
Nr. 7150 7 J x 15 ET 23 für DB 201 (190/E/2.3/2.6)
DB 124 (200-300 E incl. T-Modell)
DB 123 (200-280 E incl. T-Modell)
DB 107 (280 SL-500 SL o. 4 Kolben-Bremsen)
DB 116 (280 S-450 SEL)
DB 126 (280 S-560 SEL incl. SEC-Typen)



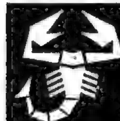
INTRA-Räder im Speichendesign.
Perfektion von Sicherheit und Optik.
Fordern Sie Prospekt Nr. 66 an.



INTRA GmbH & Co. KG
Postfach 1720 · 7520 Bruchsal

Mercedes

300 SL, Bj. 10.85, 27000 km, Autom., anthr., Leder grau, ABS, Klimaautom., Airbag, el. FH, Color, re. Außensp., Sitzhzg., Frontsitze, Radlaufziehrleisten, tiefer, breiter, auf Lorinser, Pioneer-RC m. Verstärker, VB 59.500,- DM. Tel. 0431/723264



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlage mit ABE für MERCEDES 190 E. Auch mit Fächerkrümmer lieferbar.
Prospekte kostenlos bei **NÖLDEKE,** Postfach 5130
7750 Konstanz · ☎ 07531/63241

Hardtop u. 8 x 16" Felgen, mit Bereif., f. W107 z. vk. 07204/8125

450 SE, TÜV 10.88, 2500,-. 07204/8125

190 E 2.6, 278/122, mit DB- u. Carat-Vollausst., Leasingübernahme DM 1660,- per Monat. Tel. 02234/63302 H

350 SLC, Bj. 73, TÜV 89, Autom., Preis VS. Tel. 02325/70232



Mercedes-Raritäten! 250 SE, Bj. 66, 171000 km, Ledersitze, Bestzust., 26.500,-; 350 SL, Bj. 71, 108000 km, Ledersitze, s. gepfl., 29.500,-; 280 SL, Bj. 75, Ledersitze, Alu, Topzust., 38.900,-; 220 SE, Bj. 62, Ledersitze, s. gt. Zust., 23.500,-. Telefon 0541/5600014 H

300 D, Bj. 12.85, blauschw.-met., Autom., v. Extr. Tel. 09841/1351

300 D, JW, Luxusausst. 0711/613811

500 SEC, 1.87, 7500 km, NP 130.000,- DM, für 20% unter NP zu verkaufen. Tel. 0621/857644

Wir suchen:
300 SL Roadster, 300 S Roadster/Cabrio
Cabrio Partner · ☎ 05202/72604

300 SL/JW, gt. ausgest. 07225/5956

380 SE, 3.80, 76000 km, met., ABS, ESSD, Tempom., Sitzhzg., LM u. v. m. Topzust., VB 23.500,-. 07127/50280

HOLLÄNDER
kauft UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

JW 300 E, Kat., EZ 11.86, nautikbl.-met., 15000 km, Autom., ABS, Col., ESSD, ZV, RC usw., VB 54.000,-. 06252/74699

300er E, blauschw.-met., EZ 10.86, ESD, Alu, Autom., Kat, ASD, ABS, Extr., ca. 12500 km, 54.000,-. 07159/43591

220 S Ponton-Cabrio, Bj. 58, 1. Hd., Orig.-Bestzustand. 0228/325965

280 SC, Bj. 71/88, Autom., Pergode, sehr gepfl., 2 Dächer. 0571/49267

Auto-Salon
Singen

Georg-Fischer-Straße 53 · 7700 Singen
Telefon 07731/67094-95 · Telex 793937

280 SE, Bj. 84, Aut., ESSD Exportpreis DM 28900,–
280 SE 3,5 Cabrio, Superzustand DM 64500,–
300 D, JW, ESSD, el. Fenster u.v.m. DM 39900,–
Weitere Modelle auf Anfrage
An- und Verkauf alle Modelle

300 CE, 12.87, geg. Gebot zu verk., Chiffre MK22/140139

SL-Hardtop, 73, 1500,-. 06345/7368

350 SLC, Bj. 83, erst 140000 km, met.-rot, gute Ausstattung, Preis VB15.000,- DM, evtl. Kauf eines neueren Mercedes. Tel. 0551/47745

JW 300 D, 7500 km, astr.silb.-met., 8.86, ABS, ASD, v. Extr. 0711/3160853

SEC-Styling-Motorhauben
Neu: auch 300 CE in Metall!!!
W 201 und W 124 — in Metall (im Tausch)
W 126 Limousinen — in Aluminium (im Tausch)
W 201 — in Kevlar superleicht
BRABUS Info: 02041/9909-0*

300, 52, § 8.89, 34.500,-. 06825/5036

Mercedes 300 c Adenauer Limousine, Bj. 55, Originalzust., rest. bedürftig, DM 14.500,-. Tel. 0571/75434

500 SE-Motor, Bj. 82, DM 10.000,-; **380 SE-Motor,** Bj. 82, DM 9000,-; beide neuwertig. Tel. 089/9037026 H

Nockenwellen



für Straße, Sport, Versuch
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
5630 Remscheid · ☎ (02191) 561317 aus Nord · ☎ (02191) 561318 aus Süd

230 S, Bj. 67, Orig.-Neuzust. 02737/4400

280 SE 3,5 Cabrio, Flachkü., Bj. 70, dkl.braun, 2. Hd., rest., DM 59.000,-. Inzn. 0231/577120 od. 483611

190 SL, 60, 27.500,-. 06523/241 H

WS LEASING UND AUTOHANDEL

Leasing ohne km-Begrenzung — mtl. ab
190 E + 190 D ab DM 26.900,– — **376,–**
230 E + 300 E ab DM 39.000,– — **546,–**
230 CE + 300 CE ab DM 59.000,– — **826,–**
Ständig Auswahl an DB-Fahrzeugen in Top-Farben und -Ausstattungen.
TELEFON (02333) 73366

560 SEC
schw., Volleder schw., Sportausführung, Frontsp., Alu, Bj. 12.86, 1. Hd., Extr., 19800 km, DM 129.000,-. **300 SL** blau, Leder grau, Bj. 10.86, 1. Hd., Extr., 18600 km, DM 69.400,-. IKB-Leasing GmbH, Tel. 040/35604-148 H

Notverkauf! 190 E 2.6, 6.76, Neupreis 55.000,-, 8000 km, v. Extras, weiß, gg. Höchstgeb. Chiff. MK22/141993

DB 350 SLA, weiß, Bj. 04.77, 77900 km, Liebhaberfzg., Led. rot, Front- + Hecksp., Seitenschw., etc., DM 33.900,-, i. A., Cuntz, Speyer. Tel. 06232/34026 H

Barankauf Mercedes
Neu- + Gebrauchtwagen, Verträge
KLEIN AUTOMOBILE · 0711/563050 H

280 SL, Bj. 8.81, 100000 km, blau-met., ABS, 32.000,-. 05132/4475, ab16 h

MB 300 SL Flügel, Bj. 55, rest.-bedürftig, Standort USA, DM 160.000,-. Chiffre MK22/140095

420 SE, 1.86, 15000 km, Klima, v. Extr., VS. Tel. 0214/78416 ab 17.00h

KLIMAANLAGEN fürs Auto
RAUCH Dieselstraße 10 Köln 40 · (0 22 34) 7 33 97

AMG 280 TE, NP 90.000,-, Bj. 11.82, v. Extras, VB 35.000,-. 0711/1222655 oder 0711/683414

190 SL, 4.62, techn., opt. sehr gut, mit Gutachten zu verkaufen, VB 39.500,-. Tel. 0208/76906

...alle sprechen von Styling; wir bieten die Perfektion



★ **NEU** Der exclusive Lorinser-Ideen Katalog '88 in Farbe! Gegen eine Schutzgebühr von DM 25,– (Bar od. Scheck) in wenigen Tagen bei Ihnen. Für Preisliste Typenreihe angeben.

SPORT SERVICE **Lorinser**®
Kleine Röte 2 · D-7050 Waiblingen
Tel. (07151) 136-0 · Tx 724396

A-8203 Köstendorf · Vogltenn 15 · Tel. (06216) 626

Bitte anfordern: Den kostenlosen Spezial-Prospekt mit Preisliste. Typenreihe angeben.

Erich Schulz top cars essen
SUCHT MERCEDES alle 500 SEC und 190 E – 500 SEL ab '84 alle Porsche + Ferrari ab '84
SERIÖSE BAR-ABWICKLUNG!
LIMBECKER PLATZ 1 · 4300 ESSEN 1
TEL. (0201) 233333 · FAX 234123
TELEX 8571401

Langfristig zu vermieten! DB 280 SL, champ.-met., montl. 1539,- einschl. VK-Vers. u. Kfz-Steuer, 1000 km max. Tel. 06221/862071 H

Gelegenheit! 450 SLC, Bj. 10.77, Leder, Klima, SSD, Motor neu, BBS, 18.500,-. Auto Klein, 06881/8205 H

Mercedes 300d Einspritz. Cabrio, 1961, absol. Rarität, elfenbein, rot. Leder, Koffersatz, Superzust., sfr 165.000,-. T. CH-0041/17640909

Radlauf-Chromleisten aus massivem Messing 5 hochglanzverchromt für viele Typen zu Sonderpreisen MERATRES Handel GmbH · ☎ 040/682529

300 SL, schwarz, Kat, EZ 9.86, 45000 km, VB 49.000,- + MwSt., (NP 76.000,-). Tel. 02382/3546

DB 250 SL, Bj. 67, TÜV 6.89, erstkl. rest. Orig.-Zust., preiswert zu verkaufen. Tel. 02822/8964

KIENLE
Wir suchen ständig Neu- und Gebrauchtteile für die Typen
300 SL/S/SC und 600
☎ 07152/52827

250 D, grau, Bj. 7.86, Color, ZV, ESD, RC, 30000 km, 1. Hd., unf.frei, 37.500,- inkl. MwSt. Tel. 069/235224

300 CE, neu, 10.87. T. 069/679761

Kaufe Unfall, beschädigte Mercedes, ab Bj. 84. Franz Josef Wübken, Koblenz, Tel. 0261/86044-45 H

Wer verk. SLC o. SE gut erh., bis DM 30.000,-, zahle DM 2000,- monatlich. Angebote unter Chiffre MK22/140489

280 SE, Topzustand, Bj. 84, 86000 km, dunkelbl., sämtliche Extras, 12fach bereift, 2fach Alu, Remotec, verchromt, 8J-9J, 225-245 neu, FP 33.000,-. Tel. 08382/72558 ab 18.00 h

DB Motoren
aus neuwertigen Unfallfahrzeugen verk.: **Bär-Autoverwertungs GmbH**
Telefon 0234/52666, BTX 2013752666

2.3-16, Totalschaden. T. 0201/556664

300 E-Vertrag, LT 1.88, MwSt. ausweisbar. Telefon 02241/29456, ab 20 Uhr

Für 201/124: 4 Ronal 7x16 m. P700, 205/225/16, neu, 2200,-; 4 Rial, 7x15 m. P7, 225/15, 1900,-; Fächerkr. 280 E/123, 700,-. T. 0201/556664

Wir bieten an:
DB 500 SEL, schwarzblau-metallic, Leder schwarz, Bj. 85, ca. 67000 km, DB-Komplettausstattung, Sportfahrwerk, Breitreifen, Zender-Karosseriekit, DM 68000,–
Besuchen Sie unsere ständige Ausstellung an Neu- und Gebrauchtwagen, auch sonntags von 13.00–18.00 Uhr, ohne Beratung und ohne Verkauf.
Zender
Zender Exklusiv-Auto · Florinstraße
5403 Mülheim-Kärlich · Telefon (0261) 286-0

230 TE, JW, v. Extras. 07181/73385

Liebhaberfzg., bestens geeignet zu Sammlerzwecken, 6,9 Ltr., ca. 150000 km, v. Extr., s. gt. Zust., kein Rost, 35.500,-. 07229/705 od. 1653

250 TD, JW, antr., ABS, SSD, AHK, Klappsitzbank, Extr. 07159/3569

C-Netz-Autotelefone

Seebrecht Kommunikationstechnik
6108 Weiterstadt · Telefon 06150/3411 oder 4829

380 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

Stand. neue Unfallwg., versch. Typen verk.: BÄR-Auto-Verwertungs-GmbH, 0234/52666, BTX 2013752666 H

Mercedes-Jahreswagen-Auswahl. Günstige Preise, alle Modelle möglich. Fa. Hahn, Autohaus, T. 07151/54666 H

300 SL, JW, Extras.T. 06209/8621

500 SEC, 84, AMG, met., Led., Klima, SSD, 69.900,- Inz. 0221/512881 H

Sebring AUSPUFF
Mehr als ein starker Sound
Auspuff-Tuning mit Sebring
Mit Allgemeiner Betriebserlaubnis – TÜV-Eintragung nicht erforderlich.
Katalog kostenlos
18 Monate Garantie
Sebring
Sebring AUSPUFF
Im Günzinger 7 A, 7753 Allensbach

300 E, Bj. 4.87, gehobene Ausstatt., unf.frei, inkl. MwSt. z. vk. 08415/8312

300er Adenauer
Versuchswagen aus der Vorserie in seltenem Spitzenzustand. Preis DM 143000,–. Inzahlungnahme DB-Cabrio möglich.
Cabrio Partner · ☎ 05202/72604

350 SLC, Mod. 80, 130000 km, met., Led., alle Extr., unf.fr., Scheckh., 1. Hd., 27.800,- i.A. 089/8577110 H

380er SE, 7.82, anthr., Led. creme, SSD, Col., el. FH, Stereo, ZV, tiefer, BBS, 225/50, Fr.-Sp., ABS, DM 26.900,-. Tel. 02626/299, ab 16 Uhr

GESUCHT:
280 SE – 560 SEL
280 SL – 500 SL
380 SEC – 560 SEC
auch Unfall
Telefon 02101/48844

AIL AUTOLEASING. DIE INTELLIGENTE LÖSUNG.

Leasing – Ihr Auto gehört nicht in die Bilanz sondern auf die Straße

Profitieren Sie vom bilanzneutralen Effekt des Leasing. Aktivieren Sie Ihr Auto dort, wo Sie es nutzen: Auf der Straße.

Leasing erhält Liquidität und senkt Steuern. Fragen Sie die A.I.L. Wir schneidern für Sie Leasing nach Maß. Wir leasen Ihr bestelltes Fahrzeug oder liefern Ihnen nach Wunsch alle Modelle.

Der Steuertrick '87

Noch 1987 ein neues Auto leasen und 10% als Zinssonderzahlung anzahlen. Sofort absetzbar. Steuern Sie Ihre Steuern selbst.

Das A.I.L.-Lieferprogramm

190 E	ab 553,– monatlich
230 E	ab 625,– monatlich
300 E	ab 870,– monatlich
230 TE	ab 720,– monatlich
300 TE	ab 950,– monatlich
Golf	ab 248,– monatlich
BMW 735i	ab 1089,– monatlich
BMW 730i	ab 894,– monatlich
BMW 325i Cabrio	ab 705,– monatlich
BMW 316	ab 405,– monatlich

Gew. Leasing, 36 Monate, 10% Anzahlung.
Alle Farben und Ausstattungen kurzfristig lieferbar.

Rufen Sie an: Jetzt.
München 089/180055
Frankfurt 069/563066

Zentrale: A.I.L. Anlagen und Investitionsgüter Leasing GmbH
Nymphenburger Str. 51, 8 München 2

Ostwestfalen-Lippe 02522/2061, Ulm 0731/61359, Schweinfurt 08721/87077

Wischer-Tuning? Ja, denn mit dem
Doppel-Wischer
zeigen Sie Auto-Verstand!
Im Rennsport getestet, von Profis empfohlen
Man sieht, daß Sie besser sehen...
2 Wischergummis pro Arm.
3-Strahl-Düse.
Anpressprofile.
NEU: Jetzt auch mit elektrischer Heizung!
Bezug: Fachhandel, Fachversandhandel. Info: Telefon (0 51 95) 15 00

Mercedes

BARANKAUF
sofort
Höchstpreise für Gebraucht- und Neuwagen
alle Typen der Marken
Mercedes · Porsche · BMW · Ferrari
Ständiges Angebot an gepflegten Fahrzeugen
Eintausch · Finanzierung
Leasing
HENNIGE AUTOMOBILE FRANKFURT
Telefon 069/7380068
Telex 4170216

300 TDT, Lief. Dez./Jan., gute Ausst., gg. Gebot. Chiffre MK22/142099

200, 4.85, 33000 km, weizengelb, Pr. VS. Tel. 04294/727

Edelholzinnenausst. DB 123, 124, 201, in DB-Qualität, z.B. DB 190, 8tlg. 348,- DM, exklusiv von NP-Garage, Pf. 410544, 1000 Berlin 41, Tel. 030/7953570 H

500 SEC, 86, met., Klima, SSD, Led., 89.900,- Inz. 0221/512881 H

MB 300d (Adenauer), Lack schwarz, Bj. 1959, vollk. rest., Mot. generalüberh., ohne km, wegen Platzm. zu verk. Autohaus Schmid GmbH, Regensburger Str. 47, 8460 Schwandorf 1, Tel. 50901 H

500 SEC, 85, 2. Hd., 56000 km, 18 Extras, wie neu, 69.000,- DM, evtl. Inz. DB Limousine. Tel. 05171/51947

DRINGEND GESUCHT 82–85
190 E + D, 5-Gang, 190 E 2.3-16, 280 bis 500 SE/SEC, 230 E, 300 E, 300 D sowie gepflegte Porsche + BMW
Auto-Exclusiv F. Daub · 07031/832 05/6

Echte Gelegenheit! 190 E, 10.85, weiß, 23000 km, unf.frei, ABS, Servo, SSD, ZV, Color, Blaupunkt-Hamburg, Frontsp., Topzust., DM 24.500,-. Tel. 07131/85574 od. 54239

Cabrio 220 S, Bj. 58, restaur., elfenbein, Led. rot, Motor 1 Jahr Garantie. Tel. 06222/60412, Sa. v. 10-12 h

500 SEC Koenig, 360 PS, ABS, Topzust., Vollausstg., 80000 km, Bj. 6.83, Spez.-Lackierung, großes 4-Gg.-Autom.-Getr., Volled., auch Armaturen (Handarbeit), Echtholz, Becker-Mexiko-Stereo, Sportfwk., tiefer/breiter, Bereifg. vo. 285er (neu), hi. 345er, Hochleistungsauspuff, 2. Hd., Preis: DM 98.000,-. Tel. 0641/75070

190 E 2.3-16, 85, 19000 km, v. Extr., DM 42.800,-, Inz. 0711/443273 H

450 SL, Bj. 74, Gutachten DM 50.000,-, VB 32.000,-, v. Extr. 040/842746

380 SEC, 84, 1. Hd., SSD, Klima, ABS, Airb., 59.900,- Inz. 0221/512881 H

170 S Cabrio A, 50, blue-blue, cab.-beige, l-rot, Neuzust., DM 90.000,-. Ahloin Eng. +468114730-250077

MERCEDES
SE + SEL + SEC + SL + SLC
ab Bj. 80 GESUCHT
06204/77001 · Telex 467419

230 SL, Bj. 64, rest. mit Rechnung, 3000 km, DM 45.500,-. Tel. 0871/22574 oder 0871/26629

300 SL, JW/WA, Topzust., 8500 km, sig.-rot, Led. creme-beige, Extr., VB 22% unt. NP. Tel. 07245/5504

280 SE, Mod. 83, Autom., silber, SSD, el. FH, Color, Stereo, ZV, Bestzust., 22.900,- DM. Tel. 02626/299 ab 16 h

MERCEDES GESUCHT
gebraucht – neu und Verträge
280 SE – 560 SL/SEL/SEC
Type 124, alle Modelle
BROSS AUTOMOBILE · 07032/3076 H

230 E/123, Bj. 10.82, 90000 km, TÜV/ASU neu, silberblau-met., ESSD, re. A-Spiegel, ZV, AHK, Servolenkung, AMG-Spoiler, Sportfwk. tiefer, 225/50 VR 15, 7" ATS, 4 Wi.-Reifen, 195/70 HR 14, sehr gepfl. Garagenwag., VB 14.900,-. Tel. 06349/1784

JW 300 SL/WA, günst. Tel. 07193/6346

260 E, JW, astr.silb., 14500 km, Autom., ASD, versch. Extr. 07159/41109

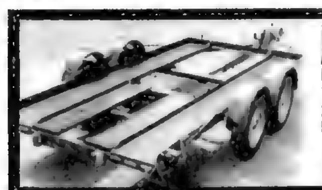
300 SL Flügeltürer Coupé, Rudge-Nab., Conkaver Stern, in neuwertigem Zustand. Chiffre MK22/140888

350 SL, 73, Fr./Spoil., 225/50 8 J Rial, Spitzenzust., 22.900,-. 02642/45991

Achtung!
Wir suchen Unfall-KFZ, zahlen Superpreise! Verkauf u. Versand neuer/gebr. Teile, alle deutschen Fabrikate, auch m. Garantie. Wir kaufen alle Motorschäden u.ä. Autoverwertung **Kupka GmbH**, Tel. 09406/2155o. 599, v. 8-18 Uhr H

Kaufe Unfall-DB Tel. 09406/2155 o. 599 H

Unfall-Mercedes 380 SE, Bj. 85, starker Seitenschad. li., DM 14.900,-. Tel. 09406/2155 o. 599 H



AUTOTRANSPORTER
Hochstabile Bauweise, exzellente Fahreigenschaften
1300 kg: 3890,– DM; 1500 kg: 4350,– DM
2000 kg: 5250,– DM; 2500 kg: 5649,– DM
Boots-Trailer mit Slip-System sowie Rohbau-Bauteile
MOSEL + Co. GmbH, Anhängerbau
7640 Kehl-Leutesheim 100, Telefon 07853/227

BRABUS 300 E und 300 TE
BRABUS 190 E 2.6
in verschiedenen Farben und Ausstattungen, auf Wunsch auch mit Motortuning, sofort lieferbar.
BRABUS Info: 02041/9909-0*

190 E, signalrot, Bj. 3.83, TÜV 9.89, v. Extr., 65000 km, VB 22.000,-. Tel. 02271/65761

DB 300 GD, Bj. 4.81, 96000 km, gepfl. Drittwg., unf.fr., kurze Version, abn. Verdeck, Sonderlack zypr.grün-met., AHK, Differ.sperre, Rangierkuppl. vorne, VB 17.600,-. 06631/2089

300 SL, JW, dunkelblau, Led. grau, Extras. Tel. 07275/4920 oder 4808

Das Rad für Mercedes
W 107
W 116
W 123
W 124
W 126
W 201
7 J x 15
7 J x 16
8 J x 16
9 J x 16
mit ABE!
Fordern Sie unseren Prospekt an.
RRW Vertrieb · Kronprinzenstraße 88
4000 Düsseldorf · Telefon 0211/318676

300b Adenauer, Bj. 1955, Lack. schwarz, rote Ledersitze, 93500 km, TÜV 6.88, Orig.zust., Tel. 05271/7115

450 SL, 73/89, 2 Dä., LM, ZV, met., RC, Tex-Led., äußerst gepflegt! 26.900,-. Tel. 07071/83889, Mo.-Fr. od. 07231/21777

280 SE Coupé, 111er, Bj. 69, weiß/cognac, Motor u. Getr. überh., kpl. rest., LM-Felgen u. Bereifung neu, TÜV/ASU neu, 18.900,- DM. Tel. 06864/7065

280 SE, Bj. 82, 110000 km, 2. Hd., ESD, LM, RC, Breitreifen, met., VB 27.000,- DM. Tel. 089/849615

280 SL California Roadster, Bj. 69, 1. Hd., 100000 km, s. gt. Zust., nicht unter 31.000,- DM. Tel. 089/849615

500 SEL-AMG, Bj. 9.81, alle Extr., Breitreifen, schw., 107000 km, VB 35.000,- DM. Tel. 089/849615

Gepanzert
450 SEL, dkl.blau, Vel. grau, Klima, 4x el. FH, 116000 km, höchste Panzerung, 50.000,-. Tel. 09421/10036 H

560 SEC, 4.87, 6000 km, 300 PS, bl.schw., Led. schw., 134.900,- Inz. 0221/512881 H

Qualität **S** Vertrauen
SPANGENBERG STYLING PRODUCTS
RDS-Fendertrim
MERCEDES-Edelholzausstattung für W 201, W 124,
ZEBRANO und WURZEL, SUPER-QUALITÄT
Sonderanfertigung für W 107, 116, 123, 126. NARDI-Holzlenkrad, Holzschalthebel, Ablageboxen. Preiswerte Edelholz-Ausstattung aus England. Exklusiv andere Styling-Produkte. Bitte Katalog anfordern.
Marlies Spangenberg, Tel. 040/38 96 49, Tx. 213 046 mrsp d
Haubachstraße 80, 2000 Hamburg 50

500 SEC, 85, 38000 km, met., Led., Kli., SSD, 79.900,- Inz. 0221/512881 H

DB 280 SL Autom., v. Extr., 87000 km, DM 34.000,- VB. T. 06222/63476

500 SEL, 87, 6000 km, bl.schw.-met., Led. grau, 92.900,- Inz. 0221/512881 H

420 SEC, Mod. 86, Klima, SSD, Leder, DM 76.000,-. Tel. 02606/683 H

280 TE, Autom., Bj. 7.85, schwarz, Leder schwarz, Klima, Color, Stereo, DM 36.900,-. Tel. 02606/683 H

190 E 2.3-16, Priv., ohne MwSt., 1. Hd., unfallfrei, 11.84, 60000 km, blauschwarz, SD, Stereo usw., DM 34.000,-. Tel. 02151/571010

190, 11.85, 60000 km, anthrazitgrau-met., 1. Hd., 21.900,-. 07042/23630

mariani
Styling-Garage
Auch ohne Spoiler (sämtl. Typen) so breit & tief wie Sie es wünschen!
Sämtliche DB bis max. 80 mm tiefer und ohne Verbreiterung bis 8 J x 16 225/245er.



300 E, TE und CE Neuwagen-Ausstellungsstücke, Vollausstatt., Komplettumbau auf 8 und 10 J mit 245/45/16 rundum, sofort abzugeben.
Telefon 05264/8601
Info: Wir helfen bei TÜV-Problemen!

280 SE Cabr., EZ 68, ca. 140000 km, Lack u. Dach neu, Col., LM, silb.-met., blaues Led. u. Da., VB 45.000,-. tel. 0911/563030

280 SEL, 6.85, 040/271, voll, 49.900,-, **Export: 43.800,-**, 06331/47382 H

300 SL, JW, 65.500,-. 07151/45837



Radlauf-Chrom-Schutz-Zierleisten
aus Edelstahl und Messing verchromt, kompl. ab 150,– DM, exkl. Verarbeitung u. 100%ige Paßform für folgende Modelle: Mercedes, BMW, Opel, Ford, Mazda, Peugeot, Volvo, Honda, Audi, VW, Jaguar.
HECKBLENDEN für Mercedes W 124 u. W 126, kompl. 69,– DM.
Bei tel. oder schriftl. Bestellung Lieferung mit UPS per Nachnahme innerhalb 24 Stunden.
Bei Großabnahme tolle Sonderrabatte.
G + K Exklusiv Zubehör
Fuchsstraße 74 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/776119 + 776179
Stützpunkthändler gesucht – auch Ausland.

Merc. 220 SEb, Cpé., 65, options 300 exc. condit. 123000 km, 20.000,-. Brüssel, Mr. Depuydt, 0032/23441845 Day, Evening 22304184

Exklusiv-Car-Vermittlung, Karlheinz Sigl, Schumannstr. 1, 8011 Baldham, Tel. 08106/31329 H

Einer der wenigen u. einer der letzten orig. 500 SLC, 1. Hd., nur 26000 km, 7.81, Velour, ABS, Klima, nicht ganz billig, aber vermutl. einmalig. Angebote unter Chiffre MK22/142769

300 E, 7.86, dkl.bl., 25000 km, 5-Gg., ESSD, ZV, el. FH, Servo, RC, Col., Sport-Fwk., Breitreif., Extr., Neuzust., DM 44.900,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 02153/1803

190 D 2.5, EZ 3.87, 12000 km, d'blau, SSD, ZV, wd. Glas, Spiegel re., RC-Stereo, etc., NP 41.500,-, f. 35.000,- DM z. verk. Tel. 08629/1220 abends

500 SEC, 85, silb.-met., Led. schw., 35000 km, DB-gew., s. gepfl., m. kpl. Ausstg., 86.000,-, MwSt. ausweisb., Tel. 0621/897459

Su. per sof. Merc. 123, 280 SE, 350 SE od. 280 E gepfl., Anz. 2000,-, weitere Raten pro Mo. 300,-, TÜV 1 J. frei. Tel. 02052/4741

Unfall-DB, auch Taxen, für Ausland zu Höchstpreisen ges. T. 0531/54027 H

GEMBALLA
Automobilinterieur GmbH
Böblinger Straße 11
7250 Leonberg
☎ 07152/48081

Interieur für
DB 124
DB 126
DB 201
DB 107

GEMBALLA-Interieurprogramm für W 107
Info-Set DB 126 DM 30,–, Mercedes-Poster DM 15,–, Bestellung gegen Vorkasse.

300 E, JW, astr.silb., 5-Gg., Klima, ABS, Niveaureg., RÜF. 0711/466545

380 SEC, 6.84, 1. Hd., 81000 km, met., Extr., 54.500,- i. A.. 06109/32520 H

500 SEC - AMG, 300 PS, Bj. 83, anthr., Velour anthr., Vollausst., außen alles in Wagenfarbe, von neu an alles Orig.-AMG (Mot., Fahrwerk, Achse, RC-Stereo 160 Watt, usw.), NP 138.000,-, 1a Zust., f. DM 69.000,- zu verk. MwSt. ausweisbar. 0721/751195 o. 744418

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
zahle Höchstpreise
Barzahlung
Telefon 0234/534400 H

WA best. 250 D - 300 E n. Wunsch. Abgabe 4.89. Tel. 07173/8264

350 SE, top gepflegt, von Privat abzugeben f. 12.000,- (NP 48.500,-), weißer Traumwagen, alt. Komf., ATM 42000 km, TÜV neu. Tel 0721/27083, täglich ab19 h

450 SEL, 6.9, 7.78, 125000 km, Leder, Wurzel, Scheckh., ex. Zust., Stand-Sitzh., 24.000,-DM. 02642/23602

280 SL, 8.84, 1. Hd., rot, Schalter, 39000 km, Leder, Alu, wie neu, DM 43.900,-. Tel. 02351/22374

AUTO-NÖLSCHER
SUCHE LAUFEND MERCEDES
190 – 560 SE, SEL, SEC, SLC, SL
SOWIE T-MODELLE
NEU – GEBRAUCHT – VERTRÄGE
07031/874091
Telex 7265329

450 SLC, 10.78, 1. Hd., neuwertiges Fahrzeug, d'grün-met., Leder beige, Klima, Color, Alu, 175000 km, alle Insp., 23.000,-. Autohof Schmidt, Tel. 0231/258919 H

300 D, 86, met., SSD, Led., Alu, 41.900,-. 0221/561361

500 SEC Koenig, 85, bl.schw., Led. schw., SSD, Klima, 110.000,- Inz. Telefon 0221/512881 H

SEC-Motorhauben
Anschweißteil
Typ 201 Typ 124/C Typ 126
Lieferung nur an Fachbetriebe
Firma RUSTA KG · Gugelstr. 32
8500 Nürnberg · ☎ 0911/412233
Telex 623733

300 SL, JW, pajettrot, Autom., Klima, el. FH, RC, Sitzhzg., etc., VB 69.000,-. Tel. 07151/63697

Mercedes gesucht
Neu- + Gebrauchtwagen · Verträge
Telefon 02861/7201 · Telex 813424
Fax 02861/3403 H

300 SL, JW, 9.86, 5-Gg., champ.-met., innen Leder dattel, el. FH, 12000 km, Ki.-Sitze, Color, ABS, RÜF, Alu-Felg., VB 62.500,-. 07231/78230

TURBOANLAGEN mit TÜV und Garantie

500 SE	400 PS	300 D/124	150 PS
300 E	300 PS	190 D-2.5	115 PS
280 SE	260 PS	190 D	100 PS
230 E	210 PS	300 GD	125 PS
190 E	200 PS	240 D	90 PS
190 16V	300 PS	309 D	120 PS
207 D	90 PS		

Ausführliches Informationsmaterial gegen DM 10,– Schutzgebühr.
TURBOMOTORS GmbH · 5419 Urbach
Telefon 02684/4248 · Telex 868617

Top 350 SLC, m. od. ohne Autotel., zu verk. Tel. 06133/3356

300 SL, JW, 5-Gg., Kat. 07471/82110



Peugeot 205
Geschichte einer Herausforderung
Von Jean Todt und J. Louis Moncet

Der Peugeot 205 ist als kompaktes Alltagsgefährt äußerst beliebt und ein Spitzenreiter unter den europaweit zugelassenen Fahrzeugen. Der Held der soeben erschienenen, spannenden Geschichte einer Herausforderung« ist jedoch der Peugeot 205 in der Straßenrenn-Version. Hier ist die große Farbreportage über Technik und Einsatz des »205 16 V«, über seine herausragenden Erfolge während der Rallye-Weltmeisterschaftläufe des Jahres 1984 und 1985 – aus denen er als Gesamtsieger hervorging. Dieser neue, fesselnde Bericht aus der Welt des Autosports entstand unter Federführung von Jean Todt, bis 1981 einer der erfolgreichsten Rallye-Piloten der Welt. Anschließend wechselte der agile Franzose auf den Sitz des Direktors der Sportabteilung der »Automobile Peugeot«, und war von Anfang an am überragenden sportlichen Erfolg des 205 beteiligt. Jean Todts Einfühlungsvermögen und seine reiche Erfahrung sprechen aus jeder Zeile. **128 Seiten, 159 Abbildungen, davon 134 in Farbe, Großformat, gebunden, DM 39,–** Best.-Nr. 30135

Motor buch Verlag

Fordern Sie den kostenlosen Prospekt »Auto-Bücher« an.

MOTORBUCH VERLAG · POSTFACH 1370 · 7000 STUTTGART 1

450 SEL, 76, 6900,-. T. 06331/73045 H

280 SE 3,5 Cabrio, Flachkü., Bj. 70, dkl.braun, 2. Hd., rest., DM 59.000,-, Inzn. 0231/577120 od. 483611

Su. DB SL-Karosse Roadster, auch Unfall + Teile. Tel. 0511/6043664

300i, 4-matic, alle DB-Extr., HiFianl. m. Discwechsler, Wurzelnußh., Alubreitr., etc. 110.000,-. 08061/4049 H

190 E, JW, EZ 30.10.86, 12000 km, breiter, tiefer, m. Vollumb., ganz in Weiß, Extr., VS. 06340/1718

Top Story in der neuen **auto welt** 2/87
jetzt an Ihrem Kiosk

300 SE (ABS), 3.86, 33980 km	60950,–
500 SEC, '87, gold-met., viel Zubehör	129950,–
500 SL, champagner-met., kpl. Ausst.	64950,–
300 SL, 6.86, weiß, 16610 km, Zubehör	68950,–
600 Pullman, 10.69, dunkelblau, Zub.	220000,–

Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf
Telefon 0211/3380-1
AUTO BECKER

230 E 124, 7.85, SSD, ABS, RC, Col., Nichtraucher, rauchsilb., s. gepfl., 59000 km. Tel. 05681/2550

280 SE, 3,5, Cpé., Flachk., 71, ATM, z. Winterpr., 14.000,-. 07181/4524

Mercedes, Bj. 80 - 85, für Export gesucht, Barzahlung. Tel. 06331/73045, Telex 452476 asp d H

Radarwarner

Spectrum E	690,– DM
Spectrum E HP	950,– DM
Spectrum E TS	1850,– DM

1000 Meter – Testsieger AMS 20/85
Testsieger „Sportfahrer“ 8/86
originale Whistler-Geräte.
Billiggeräte schon ab 100,– DM.
Auslieferungslager für Österreich, Schweiz, Italien, Holland, Belgien, Dänemark.
Betrieb der Geräte in BRD und Berlin strafbar, nur für Export.
Reparatur und Service
Raum- und Überwachungsanlagen, Weltempfänger und Funktelefone mit FTZ-Nr.
Autotelefone, Anrufbeantworter, Eurosignale.
Firma Höffler, Intern.-Elektronik-Vertrieb
Tristanstraße 11a · 8000 München 40
Tel.: 089/364048 · Telex: 5216415 hle d

JW 300 E, RÜF, 16000 km, Aut., ABS, met., Vel., SSD, aut. Ant., Vollst., el. FH 4fach, Col., Extr. 0711/888885

380 SE, Bj. 6.83, 128000 km, Kpl.-Ausst., AMG-Felg., Lorinser-Fwk., Topzust., VB 35.000,- DM. T. 0711/7543386 o. 255340

300 E, JW, v. Extr. T. 07151/63901

Gerade jetzt einen Seitenfenster-windabweiser von ClimAir!

Das garantiert: ständige Frischluftzirkulation, keine beschlagenen Scheiben, angenehmes Raumklima im Kfz. trotz Kälte, Regen oder Schnee.
Wohlfühlen ist alles!



ClimAir®

Das Produkt mit dem blauen Band.
Im Kfz.-Handel erhältlich.

ClimAir
Hauptstraße 99
D-6367 Karben 3
Tel. (06039) 7058

Fordern Sie unseren Produktprospekt an.

190 E, breit u. tief, vo. 205, hi. 225/16, Kotflügelverbreiterung, Recaro, Autom., CR, Alarm, 4 Winterreifen, d.braun, Topzustand, Bj. 8.83, 88000 km, SD, VB 28.500,- DM, v. Privat Tel. 08171/10213 o. 7989

Das Original: Qualit.-Anschweißtle. i. SEC-Design f. al. Mercedes-Benz-Mod. CDS-Car-Design-Schacht. 089/3594745 o. 08751/9187 H

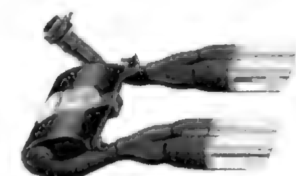
AMG-Alufelgen für 190/190 E 16V, 7,5x16 m. Pirelli P700, 205/50 VR 16, neuw., DM 2800,-. 06221/862071 H

280 SE, Kat., 8.84, 1. Hd., 79000 km, v. Extr., 32.950,-, Inz. 06395/7326 H

Ein Hauch von Hochleistung für Ihr Auto. Ferrari, Dino, de Tomaso, Lamborghini und Maserati sind serienmäßig mit ANSA ausgerüstet.

Neue ANSA-Sportauspuffanlagen TÜV-geprüft mit Fächerkrümmer:

ALFA ROMEO Alfa 33	BMW 323 I E30	PEUGEOT 205 GTI
ALFA ROMEO Giul. 2,0	FORD Escort XR 3	PORSCHE 944
BMW 318 I E30	FORD Escort XR 3 I	VW Golf GTI Typ 17
BMW 320 M60	MERCEDES 190 E	VW Golf GTI Typ 19 E
BMW 320 I E30	OPEL Kadett E GSI	VW Golf GTI 16 V



GMR
RUNDUM SPORTLICH FAHREN
Renn-Sport Zubehör GmbH · 6838 Reilingen
Sauerbruchstraße 3 · Postfach 1146
Tel. 06205/6767 und 5566 · Telex 465980

cdw Frankfurt

Händlernachweis telefonisch oder schriftlich: Bei GMR, dem Spezialisten für Sportlichkeit. ANSA-Alleinvertrieb in Deutschland. GMR.

Mercedes

600
Mod. 71, silb.grau, gepfl., in gut. Zust., nur 55000 km, mind. DM 80.000,- inkl. Angebote bitte unter Chiffre MK22/142404

CDS Car-Design-Schacht, Perfektion in Stahlblech: z.B. SEC-Hauben für alle DB, z.B. W 201, DM 1750,-; W 124, DM 1950,-; W 126, DM 2150,-. Tel. 089/355008 oder 08751/9187 H

Mercedes 600, Bestzustand, österreich. Typinierung, interessanter Preis, Österreich Tel. 0043/222/477409

Ersatzteile · Zubehör
Umbausätze
04421/304601



Liebhaberfahrz. DB 280 S/8, Bj. 1971, 98000 km, Autom., 1. Hd., weiß, ESD + el. Ant., Radio Becker, Wi.reif. + Felg., Schneeketten, TÜV 9.89, VB 22.000,-. T. 0431/568253 o. 04653/360

Unfallwagenkauf
per Video(VHS)
Großangebot aus dem Rhein-/Ruhrgebiet
nur neuwertige Fahrzeuge mit Preisen u. Standortbeschreibung
täglich NEU Filmversand
Cassette ca. 50 Fahrz. **48,-** DM
VideoCar GmbH
D-4630 Bochum · Postf. 10 28 44
Tel: 0234/52605/6

500 SE, 85, anthr., Led. creme, 65000 km, a. Extr., 52.900,- inz. Telefon 0221/512881 H

280 SL, 8.75, Autom., silb., 110000 km, Led., 24.900,-. 0221/561361

380 SEC, Mod. 83, weiß, Velour, ABS, Klima, FH, 225/245, weit. Extr., 56.000,- + MwSt. T. 05231/21031

UNFALL- PKW-Ankauf
02 34 **52727**
ab 19 Uhr (02 01) 41697
Verkauf von Motoren und Ersatzteilen
tägl. Versand!
MAX SCHLÜTER GMBH

230 TE, Aut-124, 12.85, silber, el. FH, Tempo, Alu usw., 42.000,-, **Export: 36.900,-,** 06331/47382 H

300 E, Aut., 3.85, Silber, ABS, Airbag, Klima, ESSD, el. FH, Tempo, 46.500,-, **Exp. 40.800,-,** 06331/47382 H

MERCEDES ab Bj. 80 ges.!
Sofortige **Barabwicklung** · Selbstabholer!
Autohaus Funk · 0711/855530 · Tx 783327

300 SEL 6.3, 1. Hd., 66000 km, Klima, met., Velour, TÜV 89, umständeh. 22.500,-. 0212/13328

280 SE, Mod. 81, v. Extr., Schaltw., 19.900,-. 0221/8301715 H

190 E 2,3-16, 10.86, v. WA, 11500 km, 185 PS, bl.schw., sinnv. Extr., Winterr., 47.500,-. 07161/12186

500 SEL, EZ 83, Vollausstg., breit, tief, Lorins.-Umb., AMG-Mot., w. Extr., VB 77.500,-. 07323/7158 o. 07171/4688

Turbo-Anlagen: 190 D, 190 E, 280 SE, 300 E, 500 SE, Diesel, Reisemobile u. Geländewagen. T. 040/2205385 H

280 SE, Motor mit Garantie zu verkaufen. Tel. 06021/51318 H

DB-Groß-Ersatzteillager, neu und gebraucht. Tel. 07371/12277 H

500 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

OFF ROAD

Reifen		Felgen mit TÜV + Nabenkappen	
225/70 SR 15	160,–	7 J x 15 weiß lackiert	179,–
225/75 SR 15	139,–	7 J x 15 Chrom	189,–
255/60 SR 15	180,–	8 J x 15 weiß lackiert	193,–
275/60 SR 15	190,–	8 J x 15 Chrom	203,–
30 x 9,5 R 15	198,–	Verbr.:	
31 x 10,5 R 15	206,–	z.B. Suzuki 410/413	305,–

Suzuki · Mitsubishi · Toyota · Nissan usw.
ab 4 Stück Fracht FREI · Händlerpreis schriftlich anfordern
NEU: LKW-Reifen-Versand · Preise auf Anfrage
Reifen Schneider GmbH · B 42 · 5414 Vallendar
☎ 0261/66666 + 61081 · Teletex 261851 ReSch d

350 SLC, 79, Klima, BBS, RC, F.spoiler, 24.900,-. Tel. 06331/47382 H

Schwede kauft Mercedes
SE, SEL, SEC, SL ab Modell '84
Telefon 0451/281866 ab 15 Uhr

DB 450 SEL, Bj. 79, Vollausst., 8 + 9", VB 18.900,-. Tel. 069/815395

MG

MGB Cabrio, EZ 8.75, schw., LHD, OD, DM 19.500,-. ✆ 030/7914095.



Original-Ersatzteile
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. **Mit Komplett-Garantie** (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material und Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1
4040 Neuss 1
AUSTIN ROVER

MGB, Bj. 76, 2 Dächer, Extras, TÜV neu, 6000,-. 089/297322, ab 26.10.

MGB GT, Bj. 76, 95 PS, racing-green, SD, TÜV 2 J., 8900,-. 06706/245

MG-B-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

MG-Gebr.teile, z. vk. 06204/73125 H

MG-Ersatzteile: T. 02943/568 H

MGA Oldtimer Veteranen Shop GmbH **MGB**
Limburger Straße 45 · 6270 Idstein
☎ 06126/4081 · Teileliste anfordern!

Dring. ges. MG. 040/5592084 od. 85 H

B GT, Bj. 5.70, Chrommod., blau, 1777 ccm, 78000 km, TÜV 3.89, VB 12.800,-. Tel. 06151/424101



Mini

Rotary Speed, Tel. 089/764827 Liste Racing Tuning Orig.- Ersatzteile H

Mitsubishi

Starion, 82, 11.500,- VB. 030/6211483.

Einmalige Rarität: Starion, Ausstellungsfzg., nicht zugel., schw., Bereif.: vo. 225, hi. 245x16 auf 8" Alufelg., Sportfwk., Spoil., Hochleistungsausp., großer Ladeluftkühl., Leistung 210 PS, NP 50.300,-, VB 45.000,-. D-06781/25079 od. D-06752/6271.

Verk. Lancer Turbo, Bj. 81, 40000 km, TÜV neu, Topzust.; Lancer Turbo, Bj. 81, Unfallwg., Motor 20000 km, Pr. VS. Tel. 07191/52507

Colt Turbo, 125 PS, EZ 84, § neu, VB 10.000,-. Tel. 089/296953

Vorführwg., Pajero Magnum, Cabrio, 2,6 Ltr., Kat, 103 PS, steuerfr., v. Extr., 4000 km, 35.000,-. 02327/53798 H

Modellautos

184 Seiten · 12 000 Modelle · großer Farbteil · gegen DM 12.00 auf PG-Kto 12619 209 Postgiroamt Hamburg oder Euroscheck
danhausen · Postfach 485 · 5100 Aachen
13. danhausen's world modelcar book '87

Sammlung PKW/Rennwagen 1:12-1:24, ca. 1966 1:7 Mod. D-05677/1749.

Monteverdi

Monteverdi Sahara, EZ 1.81, 65000 km, s. gt. Zust., v. Extr., VB 20.000,-. Tel. 02409/9544

Morgan

Su.+8. 02621/8626 od. 61205.

+8 E, orig. 14500 km, wie neu, schw., Con.-Led. rot, 57.500,- DM. Tel. 02236/68189 od. 0221/405341

+8/73, Som.fzg, 31.000,-. 08857/9224

+8, 1983, 12500 km, Extr., unf.fr., 32.000,- VB. T. 02101/69023 + 602331

Motorräder

HARLEY-DAVIDSON
E. KRAFFT, 6700 LU-EDIGHEIM
Telefon 0621/663146
Farbkatalog geg. DM 5,– in Briefmarken

NSU, Bj. 1927, 500 ccm, teilrest., gegen Gebot. Tel. 02562/1637.

Nissan

300 ZX Turbo Kat., neues Mod., mit ABS, 5.87, rot, neuw., 12.000,- u. NP. Tel. 07621/78410. H

280 ZXT Turbo, rot, Somm.fzg., s. v. Extr., 260 km/h, VB 25.000,-. Tel. 08093/725.

300 ZX, Bj. 86, 30000 km, zu verk. Tel. 02374/71492.

280 ZXT, 1a, DM 10.500,-. 02361/59200

280 ZXT, 3.83, 97000 km, silb.-met., DM 14.500,-. Tel. 0228/430192

280 ZXT, schw., EZ 6.80, TÜV neu, Winterr. auf Felg., Ber. 95%, 114000 km, unfallfr., VB 7000,-. Tel. 0711/422449 od. 07163/2229.

Gesucht: 280 ZXT Turbo, zum Ausschlachten (Innenausstattung). T. Frankfreich: 0033-1-34513071

300 ZX Targa, Bj. 7.86, Geschäftswg., preisgünstig abzug. 05978/366/586 H

300 ZX Turbo Kat., Bj. 7.87, 6000 km, Klima, weiß, DM 53.000,-. Tel. 0202/501020 H

Silvia 16V, EZ 1.87, 10000 km, silber, DM 22.500,-. Tel. 0202/501020 H

Datsun 300 ZX, Bj. 8.85, Topzust., anthrazit, 22.500,-. Tel. 07261/61941

NSU

RO 80, gepfl., umsth. 02991/6332.

RO 80, Bj. 76, TÜV 5.89, Gar.wag., Topzust., umsth. zu verk. Tel. 04332/362.

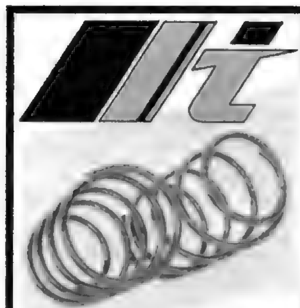
RO 80, 76, TÜV 10.89, met., SSD, Alu, AHK, VB 8000,-. Tel. 02104/42465

Werkst.handbücher. 06359/1414 H

RO 80, Bj. 76, Schleiß-restaur., 23000 km, kalaharibeige-met., LM, Glasdach, Superzust., DM 25.000,- mit Sachverst.-Gutacht. K. Müller, Tel. 02054/14210 oder 14230

NSU Prinz, 4.64, Bestzust., 64000 km, rostfrei, DM 7500,-. 003155214208

Opel



ca. 25 mm
TIEFER
4 härtere, sportlich abgestimmte Spezialfedern.
Volle Alltagstauglichkeit!

Corsa	DM 402,57
Kadett	DM 397,43
Manta B	DM 380,22
Omega	DM 501,26

Auch komplett mit Dämpfern. Erfragen Sie das Angebot für Ihren Opel.
irmscher
AUTOMOBILBAU
IRMSCHER GmbH, Bahnhof/Pappelstr.
D-7064 Remshalden 1, Tel. 07151/7002-0

Notverkauf! Manta GSi Exclusiv, 14000 km, a. Extr., EZ 1.87, NP 25.600,-, VB 20.000,-. T. 02196/6768.

Gelegenheit! Manta B GSi, weiß, EZ 6.86, ATM, Glasd., 7" Atiwe 205/60, Lexmaul-Fächer u. -Anlage, Blp./Pion. Stereo, div. Extr., Abschlußbl. leicht besch., NP ca. 28.000,-, umsth. 12.500,-. Tel. 07085/312.

Katalog (5,–) o. Prospekt anfordern. **KAMEI** Postfach 3580 · 6200 Wiesbaden

Opel GT 1900, TÜV 11.88, guter Orig.-zust., VB 9500,- DM. Tel. 05121/14859, n. 20 h.

C Coupé, 2,2 Ltr., 180 PS, Doppelverg., alles TÜV, sämtl. erdenkl. Extr., mit Wertgutachten, Preis VS. Tel. 06152/69857.

1,8 E, Motor + Getr. + Einspritzanlage. 09123/4793.

GSi 2,0, 130 PS, 5t., 5.87, 9000 km, rot, SD, Radio, Alu, 24.700,-. 06122/6493.

Ein Traum in Weiß!
Senator 2,5 E, 100 kW, EZ 4.84, v. Extras, sehr gepflegt, 19.250,-. Telefon 0511/697031. H

V8, 77, DM 5000,-. Tel. D-08551/4406.

Opel Monza C 2,5 E, Bj. 82, braun-met., 1. Hd., v. Extras, VS. Telefon D-09221/5328.

Omega 3000 3.0i, 156 PS, Katy, 5-Gg., schwarz-met., EZ 3.87, 19000 km, reichhaltige Sonderausst., Eintausch u. Fin. Jonas, D-5358 Bad Münstereifel, Tel. D-02253/3030. H

Verk. 5-Gang-Getriebe für 1,8-Ltr.-Manta u. Rekord. D-06221/161345.

Umsth. abzugeb.: Opel GT 1,9, Bj. 73, rot, kompl. restauriert, Bestzustand, abzugeben, Festpreis 14.000,- DM. H. Sprenger, A. Opel AG, Telefon D-06142/662957.

Manta i200, EZ 8.83, 50000 km, weiß, P7, 205/50 auf 7×15, v. Extr., NP 31.000,-, VB 14.500,-. T. 09342/1001.

C/GTE, 9.76, 6.89, 205, 34 Sp.-Koni, gen. 20000, 5000,-. Tel. 05481/5416.

3,0 E, EZ 10.82, TÜV neu, gepfl. Zust., VB 13.200,-. Tel. 08709/1456

Manta GSi Exclusiv, Bj. 10.85, 34000 km, 2.0 E, 110 PS, viele Extr., VB 17.500,-. Tel. 02365/7617, ab 15 h.

Kadett A, Bj. 65, 1. Hd., TÜV neu, 1a Zust., orig. 78000 km, v. Priv. zu verk. Tel. 09009/1009.

Kadett C 2.0 E, 79, ATM, Käfig, Koni u.v.m., VB 7200,-. Tel. 09871/1337.

GT, Bj. 72, 8.89, ATM 55000 km, 235/60 a. ATS, gt. Zust., So.fzg., VB 13.000,-. Tel. 06101/83912.

Kadett GSi Cabrio, perlweiß, EZ 5.87, 75000 km, Katy, St.-Radio, 27.500,-DM. 04642/82739.

Mantzel Ascona, 2,7 E, 81/88, Sperre, tiefer, Recaro, Col. u. v. w. Extr., VB 17.900,-. 02304/5636, ab 16 h

Neuwagen 3x Corsa Diesel, Steuerbefrei. 825,-, 15.880,-. Fa. Bauer & Bauer 089/955502+958039 H

Monza GSE, EZ 11.83, weiß, 5-Gang, SSD, ZV, Recaro, el. Spieg. Bordcomp. Color, ATG, VB 20.514,-. 02563/1258

Manta i200, EZ 7.83, Koni, Fächer, Sonnend. u. viele weitere Extras, VB 14.900,-. Tel. 05624/8584

Manta 400, Bj. 83, viele Extras, VB 21.500,-. Tel. 05624/8584

2,7-Ltr.-Mantzel-Mot. 06133/3249

Manta i200, Bj. 83, 125 PS, 100000 km, Glasd., VB 10.500,- DM. Tel. 09144/1610.

Super GT/AL, Bj. 69, Sonderumbau, mit allen erdenkl. Extr., Verbr., 8×13, 235/60 LM, Topzust., Frontsp., Heckfl., Sidepipes usw., Wertgutachten über DM 19.000,-, VB DM 16.500,-. Tel. 04451/4546.

GT/AL, 73/88, VB 5900,-. Tel. 07951/7052.

Kadett GSi, Bj. 4.87, 12000 km, 195-7″, ET 28, RC, Color, DM VS. D-02733/6515.

Der Auspuff mit dem guten Ton!

Ascona B
Ascona C
Corsa A, Kadett C
Kadett D, Kadett E
Manta B, Rekord E
mit ABE

Fordern Sie unseren Sammelprospekt an!

jetex
...der Auspuff mit dem guten Ton

Erfurterstr. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (0 43 23) 4188–89

Opel Commodore C, Berlina, Bj. 82, 2,5 t., 131 PS, viele Extr., 1. Hd., Garagenwagen, neuwertig, 8000 km, VB 10.000,-. 0871/44366-21674.

Super Kadett GSi, weiß, EZ 6.85, 1a Zust., 34000 km, 1. Hd., 156 PS, MS-Karosser.-Baus., tief., Koni-Fahrwerk, Exip, LM, 7×15, 195/50, RC, Col., Sportausp., NP 40.000,-, VB 22.000,-. Tel. D-02351/53081, ab 18 h.

Verk. Asc. 400, 2 J. TÜV, 190 PS, Verg., Verbr., Extras, leichter Unfallschaden. Tel. D-02304/5351.

Räder-Tuning mit TÜV
»SSF die Sport-Stahl-Felge«
max. 205/60er f. GT; Kad. C; Ascona A/B/C Manta A / Manta B Corsa*; Kad. D*/E*

SSF 7x13
DM 140.-
(Komplettr. DM 299.-)

Alle Preise sind unverbind. Empfehl.
*Nur mit KV.; INFO anf.

Nr. 7

mattig SSF-Räder-Tuning
D-8395 Hauzenberg · 0 85 86/20 44

Kad. GSi 2,0, 2.87, rot, 1a Zust., ca. 22700 km, NP ca. 28.500,-, jetzt DM 21.900,-. Tel. 0231/615795

Suche GT auf Leasingbasis. Angebote unter Chiffre MK22/140762

Ascona B, 2,2 E, Mot. neu., 150 PS, tiefer, Koni, 205 auf 8Jx 15, Recaro, Lack neu, rot, v. Extr., VB 10.950,-. Tel. 02166/24605

Mot. 2,2 Ltr., 3000 km, 150 PS; 2,7-Ltr.-Mot., 6000 km, ab 160 PS; Zyli.-Kopf, 40/45, 160 PS, VS. 02166/24605

Opel GT aus 2. Hd., s. gepfl., neu rest., VB 12.500,- DM. Tel. 07224/1673

LEXMAUL-Alufelge 7×15
ET 25/poliert
KADETT/C für 195/50
ASCONA/B bis 215/50
MANTA/B bis 225/50
mit TÜV! 299,-
Auch günstige Kompletträder – ab Lager direkt bei uns sofort lieferbar! (Telefonisch oder Selbstabholung)



LEXMAUL GmbH
6074 RÖDERMARK-OBERRODEN
Telex 176074972 LEX · Sennefelderstr. 31
Telefon 06074/98898 + 98081 + 98082

GT, 11.72, 2 Ltr., ATM 60000 km, Dop.-Verg., § 7.88, VB 7900,-. Tel. 06031/15384 tagsü. u. abds. 06035/5232

Kadett C Coupé 2.2 E, 138 PS, 0 km, Ausp. neu, 78/88, Koni, Fuchs, 205er, Lack neu, 13.600,-DM. 09251/1884

Mantzel-Kadett GSi 1,8i, 140 PS, EZ 11.85, ca. 52000 km, Extras, 1a Zustand. Tel. 02151/409622

Für Sammler: Opel GT, rostfrei, California-Import, DM 8000,-. Tel. Sa./So. 05685/1262

Manta GTE, Bj. 83, I/400-Umbau, v. 225, h. 285, weiß, 36000 km, Sommer-Fzg., 1. Hd., VB 26.800,-. 02164/4239

Monza Kar. m. Brief u. Mattig-Spoilersatz. Tel. 09661/52525

Für Commodore B: bis 345/35 a. 13x15, m. TÜV. Tel. 09661/52525

400 Manta, EZ 77/82, breit, 225/285 Bereifung, 144 PS. Tel. 08762/1267

mattig OPEL SPORT

Auspuff-Tuning

TÜV GEPRÜFT

- 80 bzw. 83 mm Endrohr
- Erhöhte Motor-Leistung
- Strömungsoptimierte Abgasführung
- Ca. 50 % verminderter Staudruck
- Für die meisten Opel-Modelle
- Doppel-Endrohr für GSi 2 ltr und Omega 3000

Mattig Sport-Endtopf
ab **DM 285.–**

Mattig Fächerkrümmer
ab **DM 499.–**

Alle Preise sind unverbindliche Empfehlungen ohne Montage. Gesamt-Katalog (Schutzgebühr DM 10.- wird bei Kauf voll vergütet) vom Opel-Händler oder von:

Deutschland:
Peter Mattig Opel Sport
D-8395 Hauzenberg, Postf. 62
Telefon (0 85 86) 20 44

Österreich:
Mattig Auto-Tuning Ges.m.b.H.
A-4020 Linz, Melissenweg 2 a
Telefon (07 32) 8 42 77

Alles tief + TÜV!



Was **tiefer** liegt, sieht **besser** aus. Aber **wichtig** ist, **wie** man's macht: Wenn's von **Mantzel** kommt, **liegt's** auch **besser!** Das **liegt** an der **Erfahrung** und der **Abstimmung.**
Und da der **Preis** ab sofort auch **sehr tief** liegt, **liegt's** jetzt nur noch **an Ihnen,** wann Ihr Opel **satt** tiefer **liegt!**

Mantzel-Tieferlegungen und Fahrwerke*

	Tiefer (mm)	Federsatz	Fahrwerk Koni rot	Fahrwerk Koni gelb	Fahrwerk Bilstein
Corsa	-40*	349,–	–	840,–	–
Kadett C*	-70	349,–	–	923,–	831,–
Kadett D	-45	349,–	803,–	912,–	905,–
Kadett E	-40 -55**	349,– –	803,– –	912,– 1186,–	905,– –
Kad. E Car.	-40	399,–	927,–	–	–
Ascona C***	-40	349,–	803,–	912,–	905,–
Ascona B/ Manta B	-80 -60	349,–	–	885,–	805,–
Monza A/ Senator A	-40 -50	463,–	1010,–	–	–
Omega**** Caravan Senator B	-40	463,–	1034,–	–	–

*Nur Coupé **incl. Federbein-Anpassung
***Fahrgestell-Nr. angeben ****Federachslast VA angeben

Wo wir schon gerade **unterm** Auto **liegen:** Ein **Mantzel-Auspuff** bringt's ähnlich **tief!** In punkto **Sound** und **gerade jetzt** auch im **Preis.** Die **Leistung** und das riesengroße, **verchromte** ovale **Endrohr** (70 x 90 mm!) sind natürlich weiterhin **Spitze.**

Mantzel-Auspuffanlagen* mit ABE:

Manta B/Ascona B (ab 1,9 S)	nur **535,–**
– kpl. mit **Fächerkrümmer**	nur **888,–**
Kadett C 2,0 E	nur **555,–**
Kadett D (ab 1300)	nur **609,–**
Kadett E (ab 1300)	nur **619,–**

*Alle Angebote, solange Vorrat reicht!
Bitte genauen Fahrzeugtyp angeben!

mantzel OPEL TUNING
4200 Oberhausen · Zum Eisenhammer 3
☎ 0208/24076

Ideen mit Zukunft!
Der neue Katalog – jetzt im Anflug!
Jetzt bestellen, und dann **bei den Ersten** sein, die ihn **ins Haus** bekommen...

Der **neue Mantzel-Katalog** – jetzt **80 Seiten Farbe: Power, Neuheiten und aktuelles Zubehör für Ihren Opel!** Zum **alten Preis:** nur **DM 10,–**
(Schein/Scheck)

Name
Straße, Nr.
PLZ, Ort

An
mantzel OPEL TUNING
4200 Oberhausen · Zum Eisenhammer 3
☎ 0208/24076

B

Sonderaktion Spoiler Herbst '87

Corsa: Frontspoiler Isolett 135,– Kadett D: Frontspoiler Irmscher 139,– Heckflügel 3-tlg. Irmscher 198,– Dachspoiler 98,– Ascona B: Heckspoiler Kamei 139,– Ascona C: Frontspoiler Zender 198,– Ascona C, 5-trg. + Ascona C, 4-trg. Heckflügel Zender 139,– Manta B: Heckflügel Kamei 139,– Solange Vorrat reicht. Ausstellungsraum · Meisterwerkstatt mit Lackiererei Tuning für: Karosserie, Fahrwerk, Motor · Katalog-Service. Tel. 2 98 53 33/3 34 · Holst. Kamp 14 · HH 76 Ihr Tuning-Spezialist Herr Stolle Der Treffpunkt in Norddeutschl.

Dello tuning Hamburg

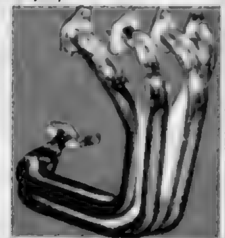
Lexmaul-Hochleistungsauspuffanlagen – der gute Ton für alle Opel-Fahrzeuge –

leistungssteigernd – beidseitig aluminiert, Endrohr ∅ 75 mm, verchromt – Lexmaul-Fächerkrümmer – alles mit ABE/EG! 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung!

Komplette Auspuffanlagen für Ascona B – Manta B und CC (ab Krümmer mit Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Kadett C 1800/1900 E/2000 E/GTE (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Rekord E Limousine und Caravan „alle Modelle" (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
Corsa 1200 (ab Zylinderkopf inkl. Gußkrümmer und Doppelhosenrohr) komplett	DM 639,–
Corsa 1300 (ab Hosenrohr)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer 1200/1300 komplett	DM 973,–
Kadett D 1200/1300/1600/1800 (ab Hosenrohr komplett)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer komplett	DM 973,–
Lexmaul-Endtöpfe für Serienauspuff mit ABE/EG.	
Corsa 1000/1200/1300	DM 298,–
Kadett E 1300/1600/1800 (und 2000 mit Katalysator)	DM 298,–
Manta B und Ascona B	DM 298,–
Monza	DM 398,–

Fächerkrümmer DM 499,–

Corsa 1300 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Kadett D und E 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona C 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona B und Manta B (nur mit Lexmaul-Auspuff)
Kadett C (nur mit Lexmaul-Auspuff)





Opel

Corsa 1,3 S, 11.86, 27000 km, 100 PS, 4fach Weber, Sportnocke, Gr. A-Zyl.-Kopf, FK, Sportauspuff, Rennfwk., Schalen, NP 26.000,-, VB 21.000,-. Tel. 08031/95657, abends

Monza GSE-Ausstg., 6.83, 1. Hd., 83000 km, SSD, 14.950,-. 069/4980140

Kadett C Coupé Rallye 2.0 E, Bj. 12.78, 4600,-DM. Tel. 07225/76345

Manta B GSi, exclus., 85, 33000 km, Dop.schw., RC, VB 16.500,-. 0521/72968

Opel GT, Bj. 73, s. gt. Zust.. Tel. 08341/66462

Opel Kad. C 2,0 E, 78/88, Stereo, Koni, Fuchs, 205er, Lack neu, 7600,-. Tel. 09251/1884 H

Mantzel-Kad. GSi, 87. 04171/75294

Asc. C Cabrio, Bj. 5.84, 90 PS, rot, 40000 km, VB 19.900,-. T. 02377/2650

JW, Kadett/Carav. GL, 1.6 S, Col., SD, AHK, ATS mit 195/50 + WR, RC, 12500 km, Anschlußgar., Pr. VS. 06122/14925

1,8 E-Mot. 125 PS, und 1 Irmscher-No.welle, neu = +9 PS, m. TÜV. 089/967557

Manta A, Bj. 3.72, Top-Zustand. Tel. 09381/583 Mo.-Fr., 7-16 Uhr

Corsa-Fahrwerk, Koni gelb, Federteller und Dämpfer einstellbar, (Gruppe A), Federn Sonderanfertigung, VB 950,- Domstrebe vo. DM 80,-. 02773/5516

Super GT 1900, Liebhaberfzg., Topzust., TÜV 89, 1. Hd., Bj. 69, Sonderlack schw.-flitter, Orig.-Zust., v. Extr., Gar.-Wag., VB 15.800,-. Tel. 0221/834581 ab 18 h

Werkstatthandbücher, Kapitän, Admiral, Diplomat, "B" u. a. 06359/1414 H

Sportm. 1,9-2,2 Ltr., 125-190 PS, ww.Verg. o. EP m. TÜV, Zyl.k. 44/40, Sportno.w. 12-30 PS, sp. Zündkabel + 5 - 18 PS, T. 09251/1884, ab 16 h H

AUF BREITER SPUR

NEU für OPEL OMEGA incl. Caravan EXIP-Räder
14605–G 6 J × 14,
15705–G 7 J × 15,
16805–G 8 J × 16
Fordern Sie Prospekt 40 an.



EXIP GmbH & Co KG
Postfach 1720, 7520 Bruchsal

Show GT/AL, 73, tot. aufb.fertig, 8.87, über 50 Extr. + Neuteile, z. B. 2,0 E, vo. 7" 205, hi. 8" 235, Sidepipes, UB usw., evtl. Inzn. VB 25.000,-, kein Schrott, Tel. 02451/68440

Oldtimer Rekord CL, Bj. 70, Autom., leichter Unfall, geg. Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 07361/42226

Bildschöner Kadett C/GTE, orig. 35000 km, 140 PS, 5-Gg., Sperre, alles 5000 km, Mattig-Federn, Koni, 7", 205, Käfig, Sitze-Gurt, Auspuff, alles TÜV, Pr. VS. 07142/64001, ab 18 h

Rarität! Kadett Aero 1,6, Bj. 78, 1986 restauriert. Tel. 0711/485967



RH Tuning Versand
Peutenmühle 1
8087 Türkenfeld
Tel. 08144/7725
Komplettprogramm für Opel Kadett C, D, E, ASCONA, MANTA, GT, KATALOG 20,–

Hallo, Manta-Fans! Azubi bittet für unverschuldeten Unfall um Spende für kaputten Manta. Danke! Will wieder zu Euch gehören! Bankleitzahl 46051733, Sparkasse Freudenberg, Konto 70541800.

Senator GSE 2.5l, Bj. 84, ZV, Tempom., SSD, (Einzelanfertigung von Opel), R/C, Alu, 205/60, Mantzel-Fahrw. u. v. mehr, ca. 68000 km, Scheckheft, DM 22.000,-. Tel. 06104/42275.

Manta 400, Bj. 7.82, 78000 km, P7, 205/50, Sommerfzg. , Lastd., rest. Mot.-Neut., VB 14.000,-. 05137/75380

Ascona Cabriolet, 85, 90 PS, 20000 km, 22.900,-. 0221/8301715 H



Monza und Senator

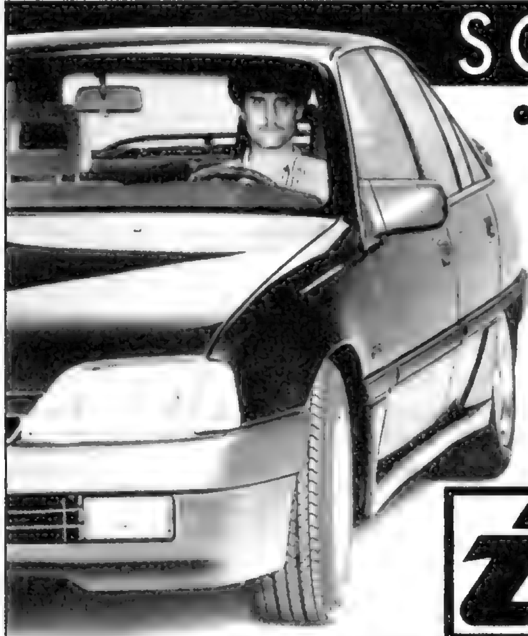
8 J x 16 ET 35 Remotec am Serienfahrzeug
225/45–245/45-16
Prospekt DM 4,– in Briefmarken

Firma Erwin Kerscher, Falkenberger Straße 17
8331 Rimbach-Dietring, Tel. (08727) 1016, Tx. 58662

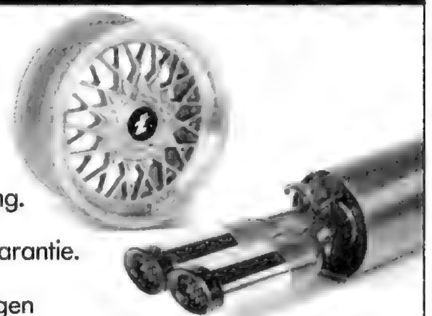
GT 1,9 S, TÜV neu, sehr viele Extras, VB 12.500,-. Tel. 06594/369

Kadett GSi, Bj. Ende 85, unfallfr., k. Rost, im Winter kaum gef., da 2. Wagen, 30000 km, Irmscher-Felgen, 185/60 HR 14, Bordcomp., el. FH, ZV, NS vorne, Digitalcockpit, Topzust., VB 20.000,-. Tel. 05067/6492

SOUVERÄN IN FORM



- Styling und Leistungszubehör: IRMSCHER Komplett-Programm für alle Opel-Fahrzeuge.
- Über 10.000 Qualitätsteile.
- 12 Monate Gewährleistung.
- 5 Jahre Nachkauf-Garantie.
- Mehr im 4-farbigen 128 Seiten-Katalog für DM 10,-.



IRMSCHER GmbH, Postfach 1127, D-7064 Remshalden 1, Telefon 07151/7002-0



irmscher AUTOMOBILBAU



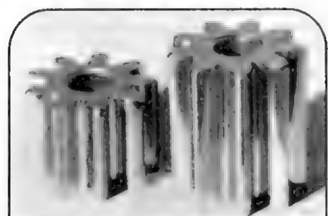
Kadett GSi 2.0, Bj. 3.87, 16000 km, Car-Garantie 3.89, ATS 6x 15, P7, Col., Nebelscheinw., VB 23.900,-. Tel. 02175/4708

Manta 400 (Breitvers.), Motorb., 0 km, EZ 6.83, Koni, 4 cm tiefer, Pioneer, v. Extr., nehme PKW in Zahl., VB 22.000,-. Tel. 05681/5881 o. 4547

GT 2,7 Ltr., DM 49.500,-, Motor 2, 7 Ltr., DM 6800,-. Tel. 02266/7177

Omega 2,0i, 7.87, RC. 06441/27268

Mantzel 170 PS-Kadett D GSI, Bj. 2.85, Caravan, ca. 230 km/h, Mot. 15000 km, TÜV neu, alles eingetr., VB 19.500,- DM. Tel. 0421/6099436



Opel GT 1900 f. Liebhaber, Extras, VB 5900,- DM. Tel. 02436/2383

Günstig! Manta GSi, Bj. 86. 07941/8604

Suche 2 ATS-Felg. 9,5x 13". 02963/851

Verk. Opel GT, Bj. 69, 100000 km, verbreitert, TÜV neu, Superzustand, Pr. VS. Tel. 07191/52507

GT-Ausstellungsstck. Wertguta. 45.000,-, f. 25.000,- o. Tausch. 06395/7326

Kissling

Manta 2,0 GSi "Edition-Kissling", 127 PS, Doppelscheinwerfer, Heckflügel, 7x15 mit 195/50 VR 15, Koni-Fahrwerk 50 mm tiefer, Lederlenkrad, Neufahrzeuge der "Edition-Kissling" ab DM 27.500,-. Tel. D-0208/25077 H

Kadett E 2.0 GSi, "Edition-Kissling", ab 130 PS, Koni-Fahrwerk 50 mm tiefer, 7 x 15 mit 195/50 VR 15, Lederlenkrad, Neufahrzeuge der "Edition-Kissling" ab DM 26.950,-. Tel. D-0208/25077 H

Opel Irmscher

Manta GSi Exclusiv, EZ 5.87, 8000 km, tief, 300 W HiFi usw., NP 33.000,-, wg. DB-Vertrag abzugeben, VS. Tel. 0711/6491519

Manta E 240, EZ 6.85, Mot. neu m. Garantie, v. Extr., Sportgetr., tiefer usw., Topzust. 07195/60663

Ascona B, Bj. 80, ATM, 130 PS, Recaro, Sonderlack, VB 7000,-. 07063/6554

Irmscher Manta Exclusiv, karminrot, 110 PS, Bj. 5.87, 8000 km, DM 28.250,-. Tel. 07151/700245 H

Bitte beachten Sie!

Zuschriften an Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte an folgende Adresse:

**Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG
Postfach 10 42
D-7000 Stuttgart 1**

Panther

Traum in Rot: Panther Kallista 2,8 Ltr., sehr gepfl. Sommerfzg., Bj. 84, TÜV 8.89, 25000 km, Extr., Pr. VS. Tel. 06132/59568

Peugeot

504 TI Cabrio, EZ 2.79, 90000 km, Sommerfzg., Zub., techn. + opt. 1a, DM 20.000,-. Tel. 05041/2535

504 V6 Coupé, EZ 78, Sonderlack, perlm.weiß, 1a Zust., 2. Wagen. Tel. D-0261/46333

504 TI Coupé, Pininfarina, Falt-SD, von/an Liebhaber. Tel. 07152/44414

504 TI Cabrio, opt. wie neu, alle Extr., weg. Nachw., VS. 06190/6901

205 CTI Cabrio, 8.86, anthrazit, Extras, 33000 km, steuerbefr. bis 1.93, VB 21.000,-. Tel. 030/8823439

Suche 504 Cabrio, ab 78, gt. Orig.-Zust., auch Unfall-/sonst. Schaden. Tel. 07821/582445 od. 07835/1395

Hardt. 504 Cabrio. 07666/7083

504 TI, Coupé, Bj. 3.81, 71000 km, 15.600,-. Tel. 07141/44369

309 GRI, 10.86, tiefer 7x15 195/50, 19.800,- DM. Tel. 0511/621254

504 Cabrio, 81, met., 60000 km, TÜV 5.89, Superzust., v. Extr., doppelt bereift, DM 23.000,-. Tel. 02403/37400, Mo. - Fr. von 9 bis 17 Uhr

Cabrio 304 S, weiß, Bj. 72, TÜV neu, sehr gepflegter Zustand, mit Canton-Boxen u. Radiosicherung, Teppichboden neu, wegen Studium f. 6900,- DM zu verkaufen; habe auch Hardtop. Tel. 07231/33474

505 V6, EZ 3.87, Autom., Sonderlack schw., ABS, Tempomat, ESSD, RC, el. FH etc., Direktionswagen, DM 37.500,-. Leasing/Inzn. mögl. Tel. 0921/94049, privat: 0921/92621 H

So könnte Ihr Porsche 944 oder 924 nach einem SKV-Umbau zum Cabrio aussehen.
Gebrauchtwagen:
944-SKV-Cabrio, Bj. 84, 27000 km, rot, TÜV 89, DM 49800,–
924-SKV-Cabrio, Bj. 79, 106000 km, rot, TÜV 88, 15700,–
SKV-Cabrio KG
Hafenstraße 93
6520 Worms · Telefon 06241/49222 oder 06307/6091
AUCH LEASING



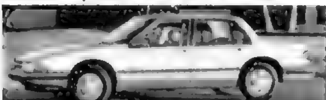
Pontiac

Firebird Trans am, in Teilen o. kompl., 1500,-. 06898/62100.

Grand Am, 4tlg., Vorführwg., EZ 4.87, 1. Hd., DM 37.900,-. 07821/21001. H

Trans Am Turbo, Bj. 1980, 84000 km, T-Tops, TÜV 6.89, div. Teile neu, Topzust., VB 14.900,-. T. 02391/52095.

Exclusiv – preiswert – sofort lieferbar



Pontiac Bonneville LE, Vorführwagen, ca. 8000 km, VGE-Motor, 152 PS, Katy, rotmet., Klimaanl., Autom./Overdrive, FH, Radio/Cass., Tempomat, Euro-Fahrwerk, zus. Kühlung, Info-Center, Vollausstg., ab Stuttgart nur DM 42.000,-. **Echte Garantie – geschulter Service.** Ihr starker General-Motors-Partner. **Auto Staiger, 7000 Stuttgart 1, Nordbahnhofstr. 25, Tel. 0711/2509-207.** H

Elegante Rarität: Cabrio Le Mans 400 Sp, Bj. 71, 6,4 Ltr., V8, 200 PS, rot, gelbes Leder, el. FH, 11.88, nur Sommer gefahren, Boden gestrahlt + verzinkt, techn. top + gut, nur wenige gebaut, FP DM 15.800,-. 0544/3956

Pontiac Fiero, Vorführwg., EZ 4.87, 1. Hd., DM 37.900,-. 07821/21001 H

Porsche

Top Story in der neuen **auto welt** 2/87 jetzt an Ihrem Kiosk

928 S (ABS), 3.85, weiß, 22660 km, viel Zub.	89950,–
911 SC Cabr., 5.86, platin-met., Zub., el. Verd.	74950,–
911 Carrera, 9.84, indischrot, Zubehör	62950,–
911 Carrera, 3.84, weiß, Zubehör	48950,–
944, 4.86, grau-met., 22360 km, Zubehör	45450,–

Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf
Telefon 0211/3380-1
AUTO BECKER

911 Carrera Coupé, EZ 5.85, ind.rot, 2500 km, div. Extr., Somm.fzg., 59.000,-. Tel. 09233/4488, n. 18 h.

Wir wechseln unsere Dienstwagen!

928 S, weiß, 2.84, 92000 km, Strosek-Umbau, Ganzleder, 8/10"-BBS-Felgen, SSD, HiFi-Klangpaket, Alarmanl., Tempomat **DM 67000,–**

911 Coupe, Vorfuhrw., diamantblau-met., 9.87, 3000 km, Ledersitze, SSD, Radio u.v.a. **DM 82500,–**

944 skv-CABRIO-Umbau, bronze-met., 7.84, 18000 km, 215er Reifen, Stabis, getönte Verglasung, Lederlenkrad, Servo u.v.a. **DM 46500,–**

Käfer Cabrio, 50 PS, neu – noch nicht zugelassen, indianarot-met./hellsand **DM 31500,–**

Jaguar XJ 5,3 HE, dunkelrot-met., 5.84, 81000 km, Color, Tempomat, Klima-Automatik, elektr. Sitzverst. li. + re., LM-Felgen, Radio, Alarmanl., Lederausst. etc. **DM 45900,–**

walter **knebel**
Porsche-Direkthändler
☎ 0271/592213 · 5900 Siegen

911 2,7 Ltr., Mot. 5000 km, zinn-met., kpl. rest., VB 18.500,-. Tel. 02333/89040.

935-Umb., Bj. 76, Tel. 02524/5831/5513. H

Zahle Höchstpreise für Porsche
Telefon 089/8507422 H

911 Carrera Liebh., 13000 km, meteor, 10.84, Extr., 58.900,-. T. 0911/686439.

Unfall 928, Autom., 240 PS, kompl. oder in Teilen. Tel. 0631/72626.

911 Carrera Targa, 1.84, perlmutt, Turbolook, 225/345. 07132/7225.



911 Carr. Cpé., Mod. 85, 225/50 Pir. neu, 37000 km, nur Sommer, preuß.-blau-met., VB 52.000,-. 05231/88632.

911 SC Cpé., orig. Umbau, Turbolook, Mod. 87, felsengrün-met., alle Extr., Verschl.teile neu, Liebhaberfzg., unf.fr., wie neu, DM 62.500,-, NP DM 116.000,-, Zweitfzg. 030/7217658.

HOLLÄNDER
kauft UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

Carrera Cabriolet Werksturbolook, schwarz, 1. Hand, 5.86, 2465 km, a. Extr.: el. Verdeck, Klima, Ganzleder schwarz/rot etc., Werksgarantie, Neuzustand. Telefon 089/2607017 und 6421578.

911 SC, Mod. 80, 65000 km, 3,1 Ltr., 210 PS, zinn-met., 2. Hd., Bilstein, Fuchs 205/225 P7, el. FH, opt. u. techn. Topzust., DM 32.500,-. Tel. 02207/6356.

911 Carrera, Bj. 6.86, 34000 km, div. Extr., DM 65.000,-, met. Tel. 07451/2025.

Cabrio-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perfekt, schnell und preiswert
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/475796 u. 474750

Verk. 2 Porschesitze. 05341/35701.

924 Targa, 10.83, 89000 km, viele Extr., bronze-met., gepfl. 08378/259.

944, 87, weiß, 18000 km, Extr., VB 48.500,-. Tel. 0202/304186.

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

924 Carrera GT, 210 PS, Turbo u. Reif. neu, 32.000,- DM. Tel. 0231/851609.

Carrera Cabrio Turbolook, Bj. 86, 35000 km, schw., Led. schw. Persenn., Fuchs poliert, RC, sehr gepfl., Werksg. DM 89.500,-. Tel. 08151/5390.

Porsche- + Ferrari-Vermietung
RENT A SUPER-CAR
Vermietung individueller Automobile
Neuer Inhaber: Hermann Lorbeer · ☎ 06142/62001
Lahnstraße 33 · 6090 Rüsselsheim

930 Turbo 3,3, 80, rot, So.fzg., 55.000,-. T. 02238/7593.

911 E Targa, rot, 71. 09188/1956.

924, Targa, 80, indischrot, ATM 7000 km, 13.300,- DM. Tel. D-05921/37890.

911 Targa, Mod. 77, ATG, ATM 60000 km, vollverzinkt, tiefer, F.- u. H.sp., Lederausstg., re. A.sp. el. u.v.m., wegen Kauf einer Eigentumswohnung für 22.900,- zu verk. Tel. D-06222/63158.

Motor 3 Ltr. SC, leicht defekt, 3500,- DM, weitere Teile auf Anfrage. Telefon 02856/2882.

PORSCHE ab Bj. 80 ges.!
Sofortige **Barabwicklung** · Selbstabholer!
Autohaus Funk · 0711/855530 · Tx. 783327

Carrera, 4.84, weiß, Fr.- u. Hecksp., ESSD, Fuchs, tiefer, DM 46.900,-. Tel. 07821/51188.

911 Carrera, 6.86, 15000 km, pr.blau, SSD, ZV, Fr.- u. Hecksp., 7/8×16 Fuchs, Sportsi., Sportd., Heckw. usw., VB 67.800,-. 02304/70068.

* *
* **ALLE ERSATZTEILE FÜR PORSCHE!!!** An- und Verkauf neu und gebraucht, Expreß-Versand. **Unfallwagen-Ankauf.** Fa. FVD. 0761/62449 H *
* *

Carrera Cpé., m. Kat., Bj. 9.86, 23000 km, ind.rot, Hecksp., RC, LM 7/8 JX, 15 FP, 63.158,- + MwSt. od. mtl. Leasing 1334,- + MwSt. 07173/2003

911 Turbo, 3,3, 7.82, zinn-met., Klima, ESD, Extr., 105000 km, 1. Hd., scheckh., 59.000,-. 0721/695059

944 Targa, Bj. 6.86, 1. Hd., Klima, Servo, etc., 39.800,- DM. 0231/737502

928 S, Bj. 81, 78000 km, DM 35.500,-. Tel. 06472/1999 H

ABARTH – ein Auspuff für Kenner!
Kraftvoll, kernig, für höchste Ansprüche.
Mit ABE.
Prospekte kostenlos bei
NÖLDEKE, Postfach 5130
7750 Konstanz · ☎ 07531/63241

911 Carrera, 10.85, 48000 km, marineblau, blaues Leder, ESSD, Fuchs-Turbo-Felgen, sehr gepfl., v. Privat günstig zu verk., keine Mehrwertsteuer. Tel. 0821/36414.

911 Targa, Mod. 79. Tel. 02331/404795

Barzahler sucht! Carrera Targa, Turbolook, ab Bj. 85. Tel. 07161/5411

CABRIO+SPORTAUTO
Cabrioverdecke · Teppiche
Hardtops · Leder Th. Härtel
Postfach 660 · 7440 Nürtingen 6
T. 7267483 ☎ 07022/5884

911 SC, Mod. 78, SSD, Fr.- u. Heck, Fuchs, weit. Extras, 21.800,- DM, i. A., Inz. Tel. 05551/64711 H

944 Turbo-Umb., (Blech), US-Version, Basis: 924 Turbo, Bj. 80, Mot., Lader, Reif., Kuppl. neu, schw.-met., GTS-Scheinw., VB 19.800,-. 0209/398667

PORSCHE-TEILE aller Modelle
356 – 911 – 914 – 928 – 944 – 930
neu + gebraucht · Motor-, Getriebe-Instandsetzung · Karosseriereparatur
Restauration · Sportteile
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Manfred Freisinger · Südliche Uferstr. 5
7500 Karlsruhe 21 · Telefon 0721/554926

Suche BBS-Felge 6 J 15 H 2 ET-20, Bj. 79, Nr. 2900934, für Porsche 924. Tel. D-02741/22696, Hr. Loosen.

944 Turbo, Bj. 85, granatrot-met., 67000 km, Klima, SSD u.a. Extr., NP 84.500,-, für 49.000,-, von Porsche-Manager. Tel. D-07062/63329.

PORSCHE BARANKAUF 02234/77231
Anruf genügt. Ab Bj. '83

911 SC, Mod. 81, EZ 8.80, 49500 km, dkl.grün, 2. Wag., Topzust., v. Priv., DM 38.000,-. Tel. 069/496611.

924, Mod. 84, einer der schönsten, 37000 km, alle Extr., tiefer, breiter usw., Sommerfzg., VB 26.500,-. Tel. 02451/41791.

STROSEK DESIGN PORSCHE 928, 944/T, 911
SCHWEIZ
FAB-AUTO DESIGN
LENZBURGER STR. 50
CH-5507 MELLINGEN
TEL. 0 56/91 10 72
ÖSTERREICH
ALPINE DESIGN
SCHÖNAU 4
A-6391 FIEBERBRUNN
TEL. 0 53 54/68 11
STROSEK AUTO DESIGN
EDUARD-THÖNY-STR. 40
D-8919 UTTING/AMMERSEE
TEL. 0 88 06/14 28
TELEX 59 921

Carrera Cabrio, 10.85, rot, Klima, Extr., VS. 02104/52741 o. 0211/299572

911 Targa, Bj. 67, ausgebrannt/Schrott, 900,- DM. Tel. 05222/73255

928, 6.80, VB 28.500,-. 030/7063890

SCHULT
Farbgesamtkatalog gegen 15,– DM bar oder Briefmarken
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

944, Bj. 9.85, 59000 km, Extr., VB 32.000,-. Tel. 07262/6246

BBS-Felgen f. TRX-Reifen, neu, kpl. 1000,- DM. Tel. 02423/2000

911 SC, 6.79, braun, k. Winter, abs. 1a Z., VB 26.800,-. 0271/370892

HECKSPOILER 3,3 DM 598,–
Heckspoiler für 924 (wie 944) DM 510,–
Dist.-Scheiben v. 7–78 mm für 911 mit TÜV
Dist.-Scheiben 35/40 mm für 924 mit TÜV
FOLGER 05254/69474

Kunststoff-Kotflügel vorn für 924, Orig.-Form, Topqualität, mit TÜV. Horst Belding Car-Design, Tel. 06824/2095 H

911 Coupé, Mod. 76, opt. Carrera, unfallfr. Topzust., 17.800,- DM, i. A., Inz. Tel. 05551/64711 H

FRONTSCHEIBEN UND RUNDUMVERGLASUNGEN
911 Frontscheibe, Verbundglas 359,–
911 Coupé, Rundumvergl., grün 985,–
außerdem f. 356, 904, 914, 924/44, 928
SM Preise frei Haus
Autoglas (05204) 4080
Händler: Angebot anfordern!

Traum in Blau: 928 S, Mod. 85, Autom., Klima, Velour, BBS, Sperre, Alarm, 3. Hd., zu verk. nur geg. bar, DM 67.500,-. Tel. 07240/1725/4916

911 Targa, 75/89, Mot. überh., Led., ind.rot, Alarm, VB 14.900,-. Telefon 02103/61773

944, 85, top, 20 Extr. 06303/6982

Turbo 84+85, schwarz-met. + schieferblau-met., Komplettausstattung, unfallfrei, 60000/40000 km, nur 79.500,- u. Carrera + 944 + 944 Turbo, 84-86, Umbau, ab 34.500,-. top cars, Essen. Tel. 0201/233333 H

Schwede kauft Porsche
924, 944, 911, 928 S ab Modell '84
Telefon 0451/281866 ab 15 Uhr

944 Turbo, 2.86, 24000 km, Klima, DM 49.000,-. Tel. 07152/54682

911 Turbo Cabrio, JW u. a. n. Vereinbarung. Chiffre MK22/142113

Umbausatz Porsche 911
Vorderwagen kpl. mit Kotflügeln u. Frontschürze. Hinten Turbobreite (versch. Variationen möglich). Räder 9 u. 11 Zoll. Farbkatalog gegen DM 10 – (Wertschecks od. bar)
...SCHMALENBACH Tuning
Bielefelder Straße 196
4690 Herne 2 · Tel. 02325/49596

356 A, Bj. 1956, voll fahrbereit u. original, gt. Zustand, weiß/rot, o. TÜV, VB 14.500,-. T. 0711/721792

944, Bj. 83, alpinweiß, div. Extr., 90000 km, neu bereift, VB 23.900,-. Tel. 07053/2346

Porsche-Ankauf
ab Bj. 76, sofortige Selbstabholung und Barzahlung
Fa. T. Kraemer · ☎ 07191/65015/1500

924, Bj. 77, VB 5500,-. D-0621/782318.

Notverkauf! 911 Targa/Cabr., 1a, TÜV 89, ATM 60000 km. D-06623/7858.

911 SC Targa, EZ 5.80, el. FH, Col., RC, silb.-met., 100000 km, 29.500,-. D-02171/41474.

Felgen m. Bereif. orig. Carrera, neu, 1200,-. D-02631/49884.

944 T, 7.84, 47000 km, weiß, Col., Heck- u. Seitenschw., 215/60, Servo, 31.600,- inkl. D-05304/3817, n. 18 h.

KERSCHER TUNING
IMOLA
Neues Karosserie-Design auf Basis Porsche 924/944
Prospekt DM 4,–
Fa. Erwin Kerscher · Falkenberger Str. 17 · 8331 Rimbach-Dietring · (08727) 1016 · Tlx. 58862

Unf.-911 Strosek, Breitvers., Bj. 86, fahrb., 45.000,-. 089/6990944 H

935 Sonderanfertigung, Bj. 77, 230 PS, 29000 km, rot, a. Extr., absolutes Unikat, VB 35.000,-, Inzn. mögl. Tel. 07022/52203

Barankauf Porsche
Neu- + Gebrauchtwagen, Verträge
KLEIN AUTOMOBILE · 0711/563050 H

Suche 944/2 oder 928 S od. 911 ab 81 mit SD bis 30.000,-. D-07542/8402.

911 SC Cabrio, 6.83, 37000 km, 7+8", RC, Alarm, FP 48.000,-. D-07246/8433.

Porsche-Motoren + -Getriebe
gebr. oder überholt
Reparaturen, Ersatzteile neu + gebr.
Fa. D. Schreiner,
7147 Hochdorf/Enz b. Stgt.,
Tel. 07042/77530 + 78288

924 Turbo, 177 PS, VS. 04521/5482.

Turbo 3,3, Mod. 84, ab Werk leistungsgesteigert, Extras, Bestzust., 73.500,- DM, i.A., Inz. 05551/64711 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
zahle Höchstpreise
Barzahlung
Telefon 0234/534400

3,0 Ltr. Turbo, Bj. 76, RS-Motor, 210 PS, 5-Gg., Frontölkühler, ESSD, Color, Leder schwarz, VB 37.000,-. Tel. 040/6049516, 18-20 h.

Unfall- u. defekte Porsche
Barankauf zu Höchstpreisen
Telefon 06442/8721 und 06441/75508

Carr. Coupé, 2.85, 10000 km, Garag.-Sommerfzg., v. Extr., scheckheftgepfl., VB 50.000,-. Tel. 02561/7081.

911 SC, 73/83, 13.400,-. 040/8320544.

KAUFE PORSCHE
auch mit hoher km-Leistung H
Tel. 0711/824411 · Telex 7252299 mkpz-d

924 Turbo, Bj. 80, 928-Felg., el. FH, el. Spiegel usw., Targa-Umbau, noch nicht ganz fertig, kleine Mängel, aus Zeitgründen f. 10.500,- DM an Bastler oder Fachmann zu verkaufen. Telefon D-06752/6734.

944/2, 3.85, rot, 33.700,-. D-030/7952984.

Nockenwellen
[redacted]
für Straße, Sport, Versuch
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
5630 Remscheid · ☎ (02191) 561317 aus Nord · ☎ (02191) 561318 aus Süd

Porsche 911 Turbo, Bj. 10.80, 300 PS, d'grün-met., Sitze Tweed, ca. 80000 km, RC, Alarm, Klima, gepflegt, absol. Nichtraucherfzg., als 3. Fahrz. von Arzt gefahren, gg. Barzahl., Preis: best offer über DM 65.000,-. Chiffre MK22/142002

928 S, 300 PS, Mod. 83, unf.fr., 80000 km, schw.-met., Col., Ganzled., Autom., Klima, VB 43.000,-. 02325/72091.

20–25 gebrauchte oder überholte Porsche-Motoren
mit Garantie auf Lager.
Unfall-Ankauf
Großes Gebrauchtteile-Lager
Firma Tebernum · 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: 02153/730561
Telex 8121282 twue

911 Carrera Cabrio, 3.87, 6500 km, schw./schw., Teilled., Sportsitze, Breitreif., el. Verd. etc., 79.000,-. Tel. 02941/64666.

Heckspoil. orig. 944, neu, 500,-. Tel. 06442/8721 u. 06441/71141.

SONNENDÄCHER direkt vom HERSTELLER
neu
Automatische und einfache Ausführungen mit eingebautem Windabweiser, hochwertiger Velourklimakassette usw.
Original Schellhorn Sunroofs
nur im Fachhandel und/oder beim Hersteller
Nähere Info bei Fa. SUNROOF-SCHELLHORN
Rotebühlstraße 85 · 7000 Stuttgart 1
Tel. 0711/625159 + 622177 · Telex 723366

Porsche-WA verkauft 924-S.-Kat., indischrot, 10.85, 19000 km, m. v. Extras, VB 35.000,-. 07044/32655, ab 18 h

944 Targa, saphirblau-met., Bj. 6.84, ca. 60000 km, el. Hubd., 2 el. Sp., RC, Seitenschw., Hecksch., 225 a. 8 + 9" Rial LM, 4x 205 a. Fuchs LM u. w. Extr., 31.000,-. 02752/7916

Formel 1-Pilot Christian Danner:
Wenn's drauf ankommt...
...AUGROS-Autoradio AR4800
mit Auto-Memory-System und Alarmsystem · Verkehrsfunkdecoder · Auto-Reverse-Cassettenteil · PLL-Synthesizer-Tuner · Überblendregler · 4 x 7 Watt LW, MW u. UKW-Stereo · Nachtdesign · Erhältlich bei allen AUGROS-Fachhändlern
AUGROS GmbH und Co.
Marco-Polo-Zentrum · 7302 Ostfildern 4 · Tel. 0711/4505-1

AUTOPNEU

Breitreifen-Superpreise

Größe	Div. Marken	Firestone	Fulda	Goodyear	Pirelli	Dunlop
175 70 HR 13	75.-	85.-	98.-	117.-	98.-	103.-
185 70 HR 13	80.-	92.-	112.-	121.-	129.-	129.-
195 70 HR 13	100.-	102.-	121.-	145.-	146.-	-
175 HR 14	109.-	99.-	109.-	135.-	137.-	124.-
185 HR 14	103.-	109.-	124.-	149.-	159.-	-
185 70 HR 14	85.-	104.-	114.-	136.-	137.-	134.-
195 70 HR 14	95.-	108.-	133.-	129.-	156.-	156.-
205 70 HR 14	101.-	122.-	151.-	149.-	176.-	166.-
195 70 VR 14	153.-	-	145.-	179.-	189.-	186.-
205 70 VR 14	159.-	-	167.-	206.-	215.-	209.-
185 65 HR 15	110.-	-	114.-	-	158.-	123.-
195 65 HR 15	120.-	123.-	130.-	-	179.-	171.-
195 65 VR 15	134.-	-	134.-	199.-	191.-	193.-
205 55 VR 15	-	-	-	-	252.-	252.-
185 60 HR 13	97.-	97.-	120.-	122.-	134.-	112.-
205 60 HR 13	117.-	107.-	130.-	157.-	109.-	152.-
185 60 HR 14	107.-	107.-	126.-	129.-	142.-	133.-
195 60 HR 14	99.-	116.-	133.-	139.-	159.-	146.-
195 60 VR 14	157.-	-	142.-	163.-	196.-	175.-
195 60 HR 15	126.-	130.-	149.-	164.-	189.-	199.-
205 60 HR 15	128.-	130.-	166.-	180.-	186.-	197.-
205 60 VR 15	157.-	158	187.-	205.-	221.-	199.-
195 50 HR 15	-	-	-	-	-	-
195 50 VR 15	140.-	-	169.-	177.-	188.-	179.-
205 50 VR 15	204.-	-	188.-	225.-	265.-	282.-
225 50 VR 15	222.-	-	218.-	247.-	337.-	332.-
205 55 VR 16	248.-	-	242.-	279.-	349.-	335.-
225 50 VR 16	269.-	-	262.-	232.-	384.-	379.-
245 45 VR 16	334.-	-	319.-	399.-	416.-	432.-

Komplett-Räder zu Top-Preisen

Tieferlegungssätze:

Fahrzeugtypen:	mm:	Preis:
BMW 3er alt + neu	40	199,–
BMW 5er neu	40	259,–
DB W 201	40	199,–
DB W 123	50	299,–
DB W 124	40	199,–
DB W 126	60	309,–
Ford Fiesta	35	245,–
Ford Scorpio	40	259,–
Ford Escort 3	40	259,–
Audi 50	40	229,–
Manta + Ascona B	40	229,–
Audi 100	40	299,–
VW Golf alt + neu	40	189,–
VW Scirocco alt + neu	40	189,–
VW Jetta alt + neu	40	209,–
VW Polo alt + neu	40	209,–
VW Passat + Santana	40	269,–
Audi 80 + 90 + Coupé	40	259,–
Kadett D + E	40	269,–
Corsa	40	239,–
Peugeot 205	30	169,–

mit TÜV-Gutachten; frachtfrei ab 1 Satz

M+S-Reifen-Tiefstpreise

Größe	Rund-ern.*	Conti	Dunlop	Fulda	Goodyear	Pirelli	Vredestein
155 QR 12	47.-	108.-	60.-	80.-	82.-	67.-	78.-
135 QR 13	44.-	95.-	73.-	69.-	75.-	87.-	73.-
145 QR 13	48.-	95.-	73.-	69.-	75.-	87.-	75.-
155 QR 13	49.-	115.-	89.-	85.-	99.-	98.-	84.-
165 QR 13	55.-	125.-	97.-	95.-	97.-	106.-	93.-
155 70 QR 13	57.-	115.-	88.-	-	87.-	105.-	85.-
165 70 QR 13	58.-	125.-	95.-	-	107.-	116.-	92.-
175 70 QR 13	58.-	137.-	105.-	104.-	118.-	126.-	101.-
185 70 QR 13	59.-	151.-	116.-	107.-	128.-	138.-	109.-
165 QR 14	59.-	133.-	103.-	102.-	115.-	117.-	95.-
175 QR 14	59.-	155.-	113.-	118.-	133.-	129.-	109.-
185 QR 14	64.-	179.-	139.-	131.-	155.-	158.-	123.-
185 QR 14 [illegible]	72.-	189.-	146.-	139.-	143.-	165.-	134.-
175 70 QR 14	76.-	152.-	117.-	114.-	131.-	141.-	-
185 70 QR 14	79.-	166.-	128.-	122.-	143.-	153.-	122.-
195 70 QR 14	79.-	204.-	147.-	140.-	175.-	189.-	136.-
205 70 QR 14	85.-	227.-	153.-	160.-	195.-	-	148.-
175 70 TR 13	-	158.-	120.-	114.-	136.-	141.-	116.-
185 70 TR 13	-	172.-	133.-	117.-	121.-	155.-	126.-
175 TR 14	-	178.-	137.-	133.-	152.-	159.-	132.-
175 70 TR 14	-	175.-	135.-	123.-	129.-	157.-	129.-
185 70 TR 14	-	191.-	147.-	-	133.-	172.-	131.-
195 70 TR 14	83.-	235.-	166.-	192.-	157.-	211.-	159.-
205 70 TR 14	-	261.-	131.-	207.-	219.-	233.-	169.-
195 65 TR 14	-	215.-	-	160.-	155.-	193.-	-
185 60 TR 14	85.-	179.-	143.-	-	138.-	169.-	-
195 60 TR 14	89.-	206.-	159.-	-	163.-	185.-	-
185 65 TR 15	99.-	198.-	153.-	159.-	145.-	187.-	151.-
195 65 TR 15	103.-	229.-	177.-	172.-	156.-	206.-	172.-

***Runderneuerungen sind auf Norm des RAL-Gütesiegels geprüft Testurteil: „gut". Zertifikat hierfür beim Reifenkauf.**

Stahlfelgen-Kompletträder mit M+S-Reifen zu Top-Preisen.

Reifen ab 2 Stück frachtfrei; nur 1. Wahl.

Versand ☎ 05541/8010

☎ 05541/72031 · Telex 965869

Montagestation: 3400 Göttingen

Hannoversche Str. 43–47

Porsche



Von Privat zu verkaufen: Basis 911 SC Carrera, 3,2 Ltr., 231 PS, geregelter Kat (steuerfrei), 1. Hand, 1 Sommer gel., 20000 km, Drittwagen, außen und innen kpl. Umbau (alles Hand.), EZ 8.86, Umbau 4.87, indischrot, Verdeck schwarz, kpl. Leder creme, el. Sportsitze, el. Fenst., Klima, Telefon, Tempomat, 240-W-Superstereo mit CD und Lenkradfernbedien., 5-Gang Sport, verst. Ölkühl., dreiteilige Gemballa-Rennfelgen, vorn 13" 225, hinten 15" 345, tiefer, spez. Auspuffanlage (sechsf.), ferngest. Zentralverr., spez. Bremsbelüft., 1a Zustand, prakt. neu, **Neupreis 305.000,- DM, VB 170.000,- DM.** Nur ernste Interessenten. Telefon 0721/27555, Götemann, tägl. ab 17 Uhr

Carr. Cabrio, 9.86, rot, 13000 km, Fuchs 6+7", 74.900,- Inz. 0221/512881 H

911 S, Targa, Bj. 72, SC-Umbau, Blech/Innenausst./Reifen neu, el. FH, 3,0 Ltr., 180 PS, Wertgutachten über 28.000,-, für 22.000,- zvk. 05821/43355

Mot. 356 B, 75 PS, sowie 356 SC-Mot., 95 PS, div. Teile, VS. 07546/339

Porsche Barankauf
911, Turbo 3,3, 928 (S), 944
Sofortige Kaufentscheidung u. -abwicklung
0221/522331 + 069/4980140 · Tx. 411834 H

Ruf-Porsche 911, Carrera, Bj. 83, 42000 km, anthr.-met., Led., 8+9" BBS/RS, ESSD, DM 60.000,- + MwSt., nehme BMW M3 in Zahlung. Tel. 06301/1627 od. 06301/30513

2,4-S-Mot., 190 PS, f. Porsche 911, DM 6000,-. Tel. 08095/2210 H



Carr. Cabrio, 5.84, bl.-met., Led. bl., 38000 km, 59.900,- Inz. 0221/512881 H

1 Umbausatz 944 für 1150,- DM; 1 944-Heckschürze 250,- DM; 1 Paar Türschweller 944 f. 300,- DM. 02041/43144

Porscheteile, gebraucht (neuwertig). Tel. 07161/24498 ab 12 Uhr



911 SC, rot, 82, TÜV 88, Garage, 2 el. Außensp., Alarm, Panasonic-RC + -Verstärker, 7J + 8J Fuchs, Pirelli, Einsatzfelgen u. Reifen 6J + 7J, 100000 km, 38.000,-. 0221/374983 o. 392071

Kaufe Unfall-Porsche. Tel. 09406/2155 H

911 Cabrio, granatrot-met., 23000 km, EZ 9.85, alle Extr. einschl. el. Verdeck, VB 71.000,- DM. Tel. 07046/7236

911 Turbo, EZ 2.86, 43000 km, schw., Leder schw., ESD, Klima, kein Winterbetrieb, DM 85.500 + MwSt. Fa. Tel. 08861/218114

Su. zum Basteln 911/356. 06526/415

Porsche-Wunsch, JW/WA. Chiffre MK22/141058

911 Carr. Targa, 2.77, 44000 km, 3,0, 200 PS, V.Leder, kupfer-met., Sommerfzg., neuwertig, RC, Fuchs 205/225/50/16 P7, DM 37.000,-. Tel. 040/6775948 oder 31105260



911 SC Targa, Sommerfzg., dkl.grün-met., Mod. 81, 36.000,-. 05202/6374

Carrera Cabrio, 4.85, 45000 km, Fuchs, weiß, dkl.blau, Led. dkl.blau, DM 62.000,- inkl. MwSt. Tel. 02632/48852 od. 02631/54663

* Wir verändern PORSCHE-Fahrzeuge nach Ihren Wünschen. Spezialisiert für Restauration, Sonderanfertigungen, Umbau und Zubehör. Meisterbetrieb für Fahrzeugtechnik.

Zum Beispiel: Umbau 911 zum „Turbo-Look", alles mit Original-Teilen ab DM 8560,–.

Leder komplett, in jeder Farbe, ab DM 7200,–.

Fahrwerksveränderungen und Felgen auf Anfrage.

Brombacher GmbH · 7800 Freiburg
Tel. (0761) 62449 · Kapplerstraße 52

911, Bj. 1.84, 42000 km, Front- u. Hecksp., ziegelrot-met., Klima, SD, 42.000,-. Tel. 07031/82904

911 SC, 81, s. gepfl., v. Extr., 93000 km, VB 35.900,-. Tel. 07245/4417



Barzahler sucht! 928 S, Autom., ab Bj. 86. Tel. 07161/5411

911 Carrera Targa, Kat., 5.86, 16000 km, Werksgarantie 5.88, preuß.bl.-met., Da. schw., Aufpralldämpfer, Sperre, Spie. re., Fuchsfelg., 6/7 x16, Tempom., Sportdämpfer, Alarmanl. , Heckwi., Turbospoil., RC-Stereo, 3. Wagen, sehr gepfl. T. 02174/8465



911 Carr. Cabrio, weiß, EZ 1.86, 38000 km, Volleder, schw., Dach schw. 7+8" x 16 Fuchs, poliert, P7, tiefer, Alarm, Tempom., RC-Köln, DM 70.000,-. Tel. 06221/300126, ab 20 Uhr

911 Targa, Bj. 70, div. Extr., VB 11.500,-. Tel. 05826/8070, ab 17 h

911 · 928 · TURBO 3,3
KAUFT BAR AB BJ. 80
Tel. 06331/47382 Tx: 452375 aupi d

944 Targa, 9.86, 14000 km, Extr., VB 46.000,-. Tel. 07144/4438

Turbo 3.3, Bj. 4.83, 35000 km, schif.bl.-met., 69.000,-. T. 02327/82533

928 S, 54000 km, Bj. 82, v. Extras, Autom., VB 43.000,-. Tel. 069/317110

356 B-TG, Bj. 63, aufw. rest., TÜV 89, Fotoserie! DM 29.900,-, Inz. mögl., Superzust. Tel. 02353/10889 (MK)



911 Turbo, 3,3, Mod. 85, 12000 km, 285er + 345er, P7, Vollausstg., VB 87.000,-. Tel. 06151/75965

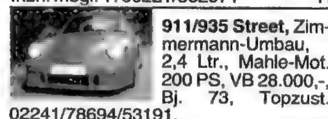
Porsche 944, Bj. 5.86, grau-met., 44000 km, v. Extr., 45.880,-. Tel. 07732/4041 (Herr Kitzing) H

911 Targa, 75/89, Topzust., 110000 km, rot m. Spoil., Extr., VB 23.000,-. Tel. 09141/5069



911 Turbo, Leasing-Vertrag abzug., günst. Rate. Chiffre MK22/140248

911 Turbo 3.3, meteor-met., Teilled. grau-grün, 2.86, 3. Hd., unf.fr., werksgewartet, ESSD, Klima, mech. Ladedruckanzeige, 55000 km, 88.000,-, Leasing u. Inzn. mögl. T. 06221/862071 H



911/935 Street, Zimmermann-Umbau, 2,4 Ltr., Mahle-Mot. 200 PS, VB 28.000,-, Bj. 73, Topzust. 02241/78694/53191.

928 Strosek 3, S4-Umb., ABS, 5-Gg., SSD, Led., 79.900,- Inz. 0221/512881 H

Cabriolet 1987, Katalysator, silb.-met., Extra-Ausstatt., 80.900,-. Tel. 02234/53796 od. 0221/3893423



928 S, Bj. 10.86, Autom., 20000 km, Volled., alle Extr., 88.500,- DM, volle Werksgarantie. T. 07235/1225 H

450 SEL, 6,9, topgepfl., anthr.-met., 1. Hd., Vollausstg., zu verk., Angeb. ab DM 28.500,- (keine Möchtemalgerne). 07732/56617 od. 07738/1006

928 S, Bj. 84, 10", Strosek-Komplettumb., leicht besch., VB 48.000,-. Tel. 089/561034, ab 18 h

Verk. 911-, 924- u. 944-Ersatzteile, suche ständig Unfall- u. Gebrauchtwg. ab Bj. 76, auch Totalschäden o. Teile. Tel. 0721/551870 H

911, Bj. 76, zink, SSD, Heckspoi., 7+8", top, VB 25. 0931/50381



928 S, Bj. 81, 310 PS, Volleder, Klima, zu verkaufen od. Tausch geg. Oldtimer-Sportwagen. T. 06130/229

944 Turbo, 9.85, Mod. 86, 63000 km, 2. Hd., unfallfr., rot-met., Stoffschw., Extras, 49.900,- DM. Tel. 06221/862071 H

911 2,7 S, EZ 74, 3. Hd., 130000 km, SSD, braun-met., SC-Verbreit. usw., 1a, 17.500,-. 07366/7283

356 B, Roadster, Bj. 61, DM 33.000,-. Tel. 07272/73465

930 Turbo 3.0, Mod. 77, opt. 3,3 Ltr., tiefer, besseres Fahrw., grau-met., s. guter Zustand, alle beweglichen Teile neu, 3. Fzg., VB 33.900,-. Tel. 07621/49491, von 9-18.30 h. Ab 18.30 h: 07631/12469

Carrera Cabrio, 85, 26000 km, schwarz, Leder beige, Fuchs, P7, 68.600,- DM. Tel. 06403/71791

924 Turbo, Mod. 80, 137000 km, Reif., Brems. u. Kuppl. neu, TÜV 6.89, rot, gepfl., VB 10.900,-. 06838/81830

911 Carrera Targa, EZ 4.85, 42000km, 7 + 8" Fuch P7, v. Extr., DM 58.000,-. Tel. 06107/4472 od. 1827

Von Privat Carrera Cabrio, Mod. 86, 30000 km, Turbolook, schw., Leder kompl. grau, Keil, Klima, Fuchs 9"225, h. 11" 285 P7, Gemballa 4-Rohr, Schweller, Luftschächte, Bilstein, Sitzhzg., Parnasonic, alles TÜV, D M 96.000,-. ✆ 069/7381374



928 S, 4.86, 15000 km, 1. Hand, SSD, indischrot, Schalter, 81.000,- DM. PKW evtl. Inz. Tel. 07032/31005

Neu! Neu! Neu! Verkaufe Porsche-Gebrauchtteile. **Suche** Unfallwagen! Tel. 0234/355465 H



Georg-Fischer-Straße 53 · 7700 Singen
Telefon 07731/67094-95 · Telex 793937

924, grün-met., viele Extras	DM 9900,–
944, rubinrot, Hubdach u.v.m.	DM 36900,–
911 Carrera, SSD, Fuchs u.v.m.	DM 59900,–

An- und Verkauf alle Modelle

Motor 911 2,7 SC. T. 06151/713701

Felgen verbreitern, Rep.+ Pol., TÜV, 9 + 11"x15, 2800,-. T. 02171/53660 H

Su. 911-Unfall od. -Motorschaden. Tel. 02821/93410 H

Distanzscheiben, versch. Größen, ab DM 55,-. Tel. 06221/300584 H

356/912/911-Teilelager, Unfall- u. Gebrauchtwagenankauf, Mot.- u. Getriebeüberh., Austauschservice, Restaurierungen. Schmid & Onderka, Tel. 08561/5610 H

911 Carrera Targa, granatrot-met., Led. schw., 1.87, 17000 km, 1. Hd., unf.fr., Scheckheft, Klima u. div. Extr., 72.500,-, Leasing u. Inzn. mögl. Tel. 06221/862071 H

RHD 911 SC, rot, **Exportpreis: 29.900,-,** Tel. 06331/47382 H

911 Targa turbobreit, 9 + 11", 345P 7, große Spoiler, DM 29.900,-. Tel. 06331/47382 H

911 Carrera-Cabrio, rot, 5.86, 38.000 km, Front- u. Heckspoiler, Leder-Vollausst., Alarm, el. FH, RC, 77.500,-. Tel. 0651/28051 H

PORSCHE-GROSSAUSWAHL
AUTOGALERIE
STÜTTGENHOF
0221/484011 · Teletex (17) 2214176=CAT
Telefax (0221) 482401

Fuchs-Felgen 6 + 7x 16", ATS 6 + 7 x 15", 944-Motor, 17000 km. 07148/6507

911 Carrera-Targa, (konventionell), 6.85, 17500 km, champagner-met., ZV, RC, 2. Spiegel, i. K. DM 63.800,-. Tel. 0211/7052830 H

911 Carrera Targa, Mod. 85, Vollausstg., Klima, 59000 km, DM 49.500,-. Tel. 06345/3598

PORSCHE-MOTOREN und -Getriebe
neu, überholt, gebraucht, mit Garantie.
REPARATUREN, Ersatzteile.
Fa. BRAUN, Tel. 0721/787208 H

911/924/944/928-Teile. 0231/736853 H

Porsche-Barankauf. 040/6914141 H

Drl. ges. Porsche. 040/5592084/85 H

911/924/944/928-Teile. 09182/1574 H

WÄRMETAUSCHER 911. Tel. 089/7251182, G. 573272, p. H

Porsche-Ersatzteile. 02683/32764 H

Suche dringend gegen bar sämtl. Porsche-Mod. (auch Selbstabh.). Fa. Hanich, München, Tel. 089/765457 H

Kaufe 911, bis 20.000,- DM bar, auch def., Tel. 07272/73465

911-Teile, rep. Motor. 02163/45651 H

Bremsen-Kit-Neuteile, (2 Bremsscheiben, 1 Satz Belege), 924 VA. Kit 199,- DM; HA-Trommeln 160,- DM; 911VA-Kit 215,- DM; 912 VA-Kit 130,- DM; Händleranfragen erwünscht. Tel. 06205/12781 H

Carrera Targa, Bj. 86, Kat., 27000 km, schw., Led., 7 + 8" Fuchs usw., 68.900,-, MwSt. ausweisb. 07243/17061

Carr. Targa, weiß, EZ 7.85, unf.fr., Led., Col., RC-Becker, el. Si., div. Extr., Bestzust., Garantie b. 9.88, VB 61.500,-. Tel. 06959/72475

911 SC, Liebhaberfzg., v. Extr. u. a. 7 + 8J Fuchs, Motor generalüberh., TÜV-Gutachten, VB 25.500,- DM. Tel. 02234/52353 o. 02236/49881

911 Porsche Carrera Cpé., Ledersportsitze elektr. verstellb., 7+8" Fuchs, ESSD, elektr. Außenspiegel, Fr./Hecksp., RC, Alarmanl., Heckwischer usw., EZ 9.85, ca. 9000 km, Preis inkl. MwSt. DM 68.500,-. 07151/41066

Suche Porsche 959, diskrete Abwicklung, Barzahlung. Chiffre MK22/140143

FOLGER
ERLEBE DIE NEUE DIMENSION
Umbauten, Fertigfahrzeuge, Interieur, Bausätze für 911/930/944/924 in all verschiedenen Varianten, mit Breiträdern bis 14" Breite, Heckspoiler, Doppelflügel, Distanzscheiben bis 78 mm, Doppelrohr-Auspuff usw., direkt vom Hersteller mit TÜV. Gesamt-Farbkatalog gegen 10,– DM bar.
FOLGER Fohling 36 · 4790 Paderborn-Elsen · Telefon 05254/69474
Stützpunkte: Firma SCHMIDT Automobile, ...burger Straße 37 + 66, 8832 Weißenburg, 09141/4069
...steinstraße 61–63, A-1200 Wien, 0222/334347
F 2000

Wir suchen für unsere anspruchsvolle Kundschaft im In- und Ausland gepflegte
Mercedes und Porsche alle Modelle Neu und gebraucht
Ob Sie ein Auto verkaufen oder kaufen wollen, sprechen Sie mit uns. Unsere langjährige Erfahrung, sowie ein ständiges Angebot von ausgesuchten Neu- und Gebraucht-Fahrzeugen in unserem Salon kommt auch Ihnen zugute.
Tel. 07231/32008 · Telex 783311 gürke AUTOHAUS GmbH

Porsche

Carrera 87, Exklusivausstattung, nur DM 75.500,-, Inz. Tel. 0711/8401703

Su. 944 Turbo Cup, Bj. 86 od. 87, verk. 944/2, Bj. 5.85, schwarz, 1a, 50000 km, Extr., VB 37.900,-. Angebote unter Chiffre MK22/140775

911 Carrera Coupé, neu, noch n. zugel., schw./Led. schw., a. Extr. inkl. Klima, mit Nachl. abzug. 02101/604789

924 Turbo, 11.80, 177 PS, km 87000, Extr., Topzust., 19.000,-. 07025/2728

Notverk. 911 Targa Cabr., 1a, TÜV 89, ATM 60000 km, 23.000,-. 06623/7858

944 II, 4.85, 39000 km, v. Extr., 1. Hd., dkl.blau, DM 37.000,-. 07532/9599 H

Das Rad für Porsche
7 J x 16
944
8 J x 16
911
9 J x 16
mit ABE!
Fordern Sie unseren Prospekt an.
RRW Vertrieb · Kronprinzenstraße 88
4000 Düsseldorf · Telefon 0211/318676

944, 85, 68000 km, Turbober., Hecksch., v. Extr., VB 32.800,-. 06438/6145

911 Carr. Targa, 4.85, 27000 km, met., Extr., VB 60.500,-. 06232/79413oder 3965

911 Coupé 2,7 Ltr., 4.77, unf.fr., neuw., DM 19.800,-. Tel. 0561/777574

928 S, 84, Autom., Diff.-Sp., ABS, Klima, Tempom., met., Tel. vorber., RC Blaupkt. Berlin, VB 44.000,- + MwSt. Tel. 08441/4578

KERSCHER
914
7+7, 7+9 Jx15, bis 205/50–285/40-15
● versch. GfK-Bausätze, Sonstiges
924
● 7 Jx15 BBS, Rial bis 205–225/50-15
● Distanzscheiben, GfK-Teile, Tieferl., Sonstiges
924 im 944/924-GT-Look
● 7+7, 7+9 Jx15 bis 205/50–285/40-15
● versch. GfK-Bausätze, Tieferl., Sonstiges
944
● 7, 8, 9, 11 Jx15 bis 225/50–285/40-15
● 7, 8, 9, 10 Jx16 bis 225/50–245/45-16
● Aerodyn.-Teile, Distanzsch., Tieferl., Sonstiges
911-930-935
● 7, 8, 9, 11, 13, 14 Jx15 bis 285/40–345/35-15
● 7, 8, 9, 10 Jx16 bis 225/50–245/45-16
● Distanzscheiben von 7–80 mm
● Spoiler, Bausätze, Fahrwerk, Sonstiges
Prospekte je Typ DM 4,– in Briefmarken. Alles mit TÜV
Erwin Kerscher, Falkenberger Straße 17
8331 Rimbach-Dietring, Tel. (08727) 1016, Tlx. 58862

Cabrio Werksturbolook, 9.85, 10000 km, schw./schw., 84.900,- Inz. 0221/512881 H

935 Folger, Traum in Perlm.weiß, 2,4 Ltr., überh., 8000 km, Neuaufb. 5.87, DM 26.900,-. T. 0511/652514

911 SC, 82, 56000 km, schwarz-met., Leder, BBS 7 + 8", P7/9, tiefer, el. FH, wie neu, 39.500,-. 06158/72340

Turbo, 6.85, 30000 km, Klima, SSD, a. Extr., 89.900,- Inz. 0221/512881 H

356 B Cabrio T5, Bj. 61, 75 PS, silber, Leder schwarz, kompl. restauriert. Tel. 05231/88156 od. 87272

911 Carrera Targa, Turbolook, 6.85, meteor-met., 28000 km, 205/245x 16, 78.000,-. Tel. 0421/254836

924 Targa, rot, 7.84, VS. 09561/75469

Porsche 356 A Carrera GS, fahrber., gut. Zust., sehr selten: Rudge-Verschlüsse. Chiffre MK22/140097

911 S, Bj. 71, § 89. 0711/704981

Suche Porsche 959, zahle DM 700.000,-, schnelle diskrete Abwicklung. Tel. 02159/7799, Telex 8587942, Telefax 0211/8903999, Fa. THOMI GmbH H

Sportomatic 911 SC v. Priv. gesucht, wenig km, nur Bestzust. Tel. 0211/312626 od. 459705

911 Carrera Targa, weiß, EZ 1.87, Leder, el. + Sportsitze, Turbo-Hecksp., Frontsp., Stereo-Anl., 7 + 8", 23000 km, VB 69.000,- DM. Tel. 02372/10781, 12-15 h u. 17-1 h

Kaufe Unfall, beschädigte Porsche, ab Bj. 84. Franz Josef Wübken, Koblenz, Tel. 0261/86044-45 H

Teile: 1 Turbo-Heckspoiler, 495,-, Teile auf Anfrage. Tel. 06055/7785

911 Carrera Targa, Bj. 84, schieferbl.-met., 44000 km, 7" + 8", neuw., v. Priv., VB 55.000,-. 0221/5992346 oder 704374

Porsche 911 Carrera Targa, 2.84, 78000 km, plat.-met., Fuchs 6 + 7"x 16, seriös, Sommerfzg., Garagenwg., unf.fr., RC Bremen neu, 2. Sp., Scheckheft, schriftl. Zustandsbericht, MwSt. ausweisbar, DM 48.500,-. T. 0781/24005

944, Bj. 84, platin-met., v. Extr., 25.800,-. 0711/7656662 + 07382/261

UNFALL-
EXPORT. Auch Totalschäden. Höchstpreise.
Firma Tebernum · ☎ 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: ☎ 02153/730561 · Telex 8121282 twue

944 Targa, Bj. 84, Fuchs 7 + 8", v. Extr., Pr. VS. 02262/97157, nach 17 h

944 S, 190 PS, 10.86, grün-met., 1a Zust., unf.fr., 10500 km, v. Extr., Hubd., Br.r. etc., NP 70.800,-, 54.500,-. 07044/352629 o. 0711/762224

Verkaufe Winterr. 185/70 HR 15 auf 7Jx15, für 928(S). 07147/7119 o. 3895

944 Turbo, EZ 4.86, 22000 km, v. Zubeh., 64.900,-. Tel. 07732/56283 H

Porsche 911 Carr. Cpé. zu verkaufen, 1. Hd., 12.84, schwarz-met., m. ESSD, Kälteanlage, ZV, Radio-Blpkt. Köln, Sitzheizg. f. linken Sitz, ca. 160000 km. Tel. 07458/505

Porsche Käfer Cabrio, 5-Gg., Volleder, alle Extr., Notverkauf. Tel. 0711/763310 oder 760925

Rarität! 911 SC Coupé, Sportomatic, weiß, 93000 km, Extr., v. Priv., VB 27.500,-. Tel. 02101/68995

Carr. Targa, 3.86, 14000 km, schwarz/Led./perlm., tief + breit + Extr., NP 109.000,-. FP 69.000,- + MwSt. 07031/82297

KERSCHER TUNING
924 S, 924 Turbo
bei Serienfahrzeugen größtmögl. Rad-/Reifenkomb.
7 + 9 J x 16 BBS 3teilig. 195/50–245/45-16
Prospekt DM 4,– in Briefmarken
Firma Erwin Kerscher, Falkenberger Straße 17
8331 Rimbach-Dietring, Tel. (08727) 1016, Tlx. 58862

Carrera RS, Bj. 73, rest., s. gt. Zust. T. 07153/39441 oder. 31932

924 Targa, opt. 944 Turbo, Bj. 8.84, 37000 km, 24.800,-. 05733/2419

928 S, 11.82, (Mod. 83), 5-G, Klima, Leder, el. Sitz, DM 47.900,-, **Export: 42.000,-,** Tel. 06331/47382 H

PEFA 924-Programm. D-0711/349207.

911 Targa 2,7 Turbolook, Blech, EZ 76, TÜV/ASU neu, Fuchs 7+8"×16, Mot. n. überh., 56000 km,, petrolbl., VB 29.800,-. 06147/2847.

911 Carr. Cpé., 4.86, rot, P7, 23000 km, Extr. Tel. 05304/2151.

944 Targa, Bj. 8.86, 13000 km, 38.500,- DM. Auto Klein. Tel. 06881/8205 H

Carrera, Bj. 5.85, weiß, SSD, RC, Fuchsf., 54000 km, VB 59.000,- (inkl. MwSt.). 0711/7775078 o. 4570751

RS, 2.73, NR 53, kompl. neu aufgebaut, weiß/rot, wegen Porsche-Zuwachs abzugeben, DM 50.000,-. Tel. 030/7521151 oder 7512020

944 Targa, Mod. 86, 49000 km, schw.-met., Servo u. v. m., DM 39.900,-. Tel. 06104/71709

911 Carrera, 5.85, meteor, 2. Hd., s. gepfl., Extr., 57000 km. 07071/72961

924 S, weiß, EZ 11.85, 41000 km, Hubd., el. Sp., Kat, RC. T. 07202/5138

Porsche 911 Turbo 3.3, 2.83, 54000 km, Bestzust., 3. Wagen, zinn-met., Volleder schw., Vollausst., VB 68.000,- DM. Tel. 06227/5370

Auf überholte Motoren 1 Jahr Garantie!
Motoren und Getriebe von 2–3,3 l
Gebrauchtteile, Karosserie-Umbauten.
Wir richten „alle“ Unfallporsche günstigst auf Richtbank.
Unfallporsche gesucht!
Firma Theimann · Halver
Telefon 02353/2299-4113

Carr. Cpé., 86, Volled., Klima, SSD, 6 + 7" Fuchs, Fr.- u. He.spoil., 59.900,- Inz. 0221/512881 H

Kaufe jeden Porsche, auch def. od. Unfall, zahle Höchstpr. 089/1781864 H

CUP
Gepfl. Porsche u. gebr. ET zu günst. Preis., Mot. u. Getr. m. Gar.-Service, Umbaut., Ankauf gebr. Porsche, a. m. Mot.schaden. 040/5116668-9 H

Su. Teile neu/gebr., 06335/358 H

Su. 911 v. 65 - 80, bar, 06344/1474

911-ATM, Weißwange, 06103/42187 H

Nie mehr Rost: Polyesterteile f. 911, ab Bj. 72, RS 73, 74, G-Mod., Kofferhaube, Fr.-Spoiler, vord. Kotflügel, Heckstoßstange. 08141/12419 H

944 Turbo-Mot. u. -Getr., 11000 km, aus Unfallwagen, DM 11.000,-. Tel. Belgien 0032/91482430

230 SL, Bj. 64, restauriert, gegen Gebot. Tel. 06131/227369

Gepfl. 911 S, 75, Turboumb. 87, 9" BBS, TÜV neu. Tel. 07453/6207

928 S, 11.82, (Mod. 83), 5-G., Klima, Leder, el. Sitz, DM 47.900,-, **Export: 42.000,-,** Tel. 06331/47382 H

911 SC, 80, 1. Hd., 42500 km, 3. Fahrz., weiß, F.- + H.spoiler, 7 + 8", Fuchs P7, ESSD, el. FH, v. Extr., Topzustand, Sommerf., VB 37.000,- DM. 06356/1702

911 Targa, Bj. 75, TÜV 89, ATM, 3,0 Ltr., Reifen neu, 14.999,-. 05821/43355

356 B, Bj. 62, 75 PS, kpl., teilrest., VS. Tel. 07546/339

UNFALL
Unfallfahrzeuge für den Weltmarkt zu **Höchstpreisen** gesucht. Barzahlung.
Telefon 02327/32974-6, ab 20 Uhr 0201/522434

Original 911 3.0 Carrera, Bauj. 76, Traumausst., Belege von DM 28.000,-, VP 32.000,- DM. Tel. 05231/33566

944 Turbo, 7.85, 55000 km, Klima, schw.-met., VB 50.000,-. 05361/21452

Unfall o. Rohkarosse gesucht, 911 Targa ab Bj. 81. 02327/35244, ab 18 h

911 SC, Bj. 4.81, orig. 69000 km, DM 35.900,-. Tel. 07251/5748, ab 18 h

911 SC, Bj. 74, Orig.-Motor, 12000 km, Heck-Frontsp., Stereo. 06500/7189, nur abends ab 20 h

Kaufe Unfall-Porsche, auch Totalschäden. Tel. 069/594233 H

944 Turbo, EZ 6.86, 26000 km, steingrau-met., noch Gar. 0621/34705 o. 34539

Edelholz Innenausstattung Porsche 911, 924, 944, 1a Qualität, exklusiv von NP-Garage, Pf. 410544, 1000 Berlin 41, Tel. 030/7953570 H

911, superbreit, 935,16.800,-. 06523/241 H

Traumhaft schöner 944 Turbo, 5-Gg., Coupé, EZ 5.86, 13000 km, m. a. Extras. Tel. 0751/24557, ab 18 h

911 Carrera Cabrio, weiß, EZ 8.86, 17000 km, LM-Felgen, RC, Leder, VP 65.000,- +MwSt., Tel. 06322/61635 ab 19.00 h

GEBRAUCHTTEILE-VERKAUF
911 – 924 – 928 – 944 – 930
Motor – Getriebe Instandsetzung
alle Spoiler, Wärmetauscher für 911
7000 STUTTGART 1 ☎ 0711/285969

911 Carr. Targa, weiß, 10.86, Mod. 87, 14000 km, Kat., ZV, RC, Fuchs, Alarm, Turbospoil. u. Extr., NP 93.000,-, VB 79.000,-, v. Priv. Tel. 06074/25799 oder 06074/41564

Porsche dringend gesucht, 911 + 928 S ab Bj. 80. Tel. 06331/73045 H

IAA-Neuheit! HDW-Porsche-Umbau, 924, 944, Turbo, Info: 06264/500 H

911 Carrera, 4.86, 28000 km, 62.000,- DM. Tel. 07031/83604 ab 20 h

Carrera, 5.84, 53000 km, Spoil., tiefer, Klima, schieferbl.-met., DM 49.500,-. Tel. 02102/17218

911 Carrera, 2.84, 60000 km, weg. Familienzuwachs zu verk. 0621/674526

8 + 9" 3teil. BBS, m. 225/245 Good Year Eagle, 1000 km gel., für 928 S, VB 4000,-. Tel. 07031/280211

928 S, EZ 9.85, 42000 km, Mot. 6000 km 4-Vent., säml. Zub., rot, DM 82.500,-. Tel. 06436/7178

Su. Porsche 959. Tel. 06221/400333

Porsche 911 Carrera Targa, 231 PS, EZ 2.86, 35000 km, 1. Hd., Topausst., DM 73.500,-, i. A., Cuntz, Speyer. Tel. 06232/34026 H

VW Porsche

914/4, 2.0, Umbau 916, Mot. neu, Ansa, 7 J Alu, 225/50, RC, gt. Zust., VB 15.500,-. Tel. 02205/85277.

Neuteile 914

Auspufftopf 914/2.0	DM 320,–
Wärmetauscher Rep.-Blech	DM 90,–
Bremsscheibe hinten	DM 114,–
Bremsscheibe vorne	DM 90,–
Türgriff	DM 70,–
Bremszange hinten	DM 340,–

Manfred Freisinger, Südl. Uferstr. 5
75 Karlsruhe 21, Tel. 0721/554926

Suche 914, zum Aufbau, Bj. egal, Preis 1000,- bis 2000,-. Jürgen Hinz, Ludemerterweg 8, D-5980 Werdohl, Tel. 02392/71876.

SPEZIAL-TEILE · LAGER NORD NEU + GEBRAUCHTTEILE MOTOREN GETRIEBE USW VERKAUF · ANKAUF VERSAND
PORSCHE 914
Ch. Nienstedt
Mohnblumenweg 15, 2806 Oyten Tel 0 42 07 - 1307
Katalog anfordern

914 2,0, verbr., zahlr. Extr., Topzust., VB 17.600,-. Tel. 02361/63563

Renault

R 5 Turbo 2, Bj. 4.84, TÜV neu, 50000 km, Extr., VB 24.000,-. 053512/2790.

R 5 GT Turbo, EZ 8.86, perlm.w., VB 16.500,-, m. Extr. 07976/328.

R 17 TS Convert., Bj. 76, 1a, v. Extr., met., Alu, etc., VS. 06781/31333

R 5 Turbo, 114 PS, Bj. 83, ATM 30000 km, 1 Jahr Garantie, Reifen neu, 8500,- DM. Telefon D-07636/547. H

A 5-Teile f. Serie + Pokal + Gr. 2, günstig, Liste anf. 05473/2080. H

Renault A 310 V6, EZ 5.80, TÜV 8.89, neuer Lack, neue Bereifung, el. FH, blaue Velourausstattung, 150 PS, wegen finanzieller Not für lächerliche 18.000,-. Tel. 02363/64958.

A 110, 1300, VB 9500,-. Tel. 02536/6164.

Verk. Motor 150 PS, Bj. 80, Pr. VS. Tel. 040/7688121, ab 20 h.

A 310 V6, Bj. 80, Mot. 40000 km, v. Neuteile, VB 17.500,-. Tel. 07322/22875.

Einer der wenigen im Norden! R 5 Turbo 2, 7.84, TÜV 89, 58000 km, VB 20.000,-. Schaper, D-04355/1367.

Rarität! R 5 Le Car Van, Topzust., und R 5 Alpine Rallyefzg., mit Getriebeschaden, zu verkaufen. Telefon D-0208/866616.

Alpine V6 GT, EZ 4.87, 6000 km, rot, Leder schwarz, 4× 20 W, Turboräder, 10.000.- unter Neupreis. Autohaus Nitsch, Leverkusen, Telefon 0214/65007 oder 61539. H

V6 GT Turbo, 6.86, 4500 km, magicschw.-met., 200 PS, VS. 07161/31007

A 310, Bj. 82, 69000 km. 0511/863664

V6 GT, Bj. 85, 37000 km, 1a Zust., Bereif. neu, FP 31.900,- Inzn. 07731/61608

A 310 S, EZ 4.85, 1. Hd., rot, 42500 km, breit, tief, Frontsp., Heckfl., Devil, Grill, 205/285 Pirelli, Gotti, Recaro, VB 37.000,-. 089/366716

V6 GT Tbo., 6.86, 4500 km, magicschw.-met., 200 PS, VS. 07161/31007

R 5 Turbo 2, Bj. 4.84, TÜV neu, 50000 km, Extr., VB 24.000,-. 05351/2790.

A 310, 78, VB 13.000,- DM. Tel. 06841/60130 oder 79638

Alpine V6, Bj. 1.86, 26000 km, RC, Breitr., 39.900,-, i. A. 07032/31021 H

Schwarzer Blitz für Kenner Alpine V6 Turbo, EZ 6.87, 5500 km, magicschw.-met., Leder schw., Klimaautom., super Stereo, Vollausstg., inkl. 3-Jahres-Vollgarantie, nur DM 63.500,-. Leasing/Finanzierung/Inzn. mgl. Tel. 06074/24048, Renault Klenzer H

Das vollständigste Tuning-Angebot für fast alle Renault-Modelle! 68-seitiger **Katalog** mit detaillierter Beschreibung gegen DM 10.–/öS 90.–/SFR 10.– bei – Ella Motorsport GmbH, Mühlweg 17, D-8501 Hiltmannsdorf, Tel.: 0911/752981. **Österreich:** Ella Austria, Dietfurt 23, A-5280 Braunau, Tel.: 07722/8397. **Schweiz:** Alpinauit Racing SA, Bellevuestr. 124, CH-3028 Spiegel, Tel.: 031/533805. **AKTUELL:** Turbo-, Dampfräder- und Leistungskits für alle Renault-Turbomodelle.
POWER

Renault Espace TSE 2000-1 Kat., lavagrau-met., sämtl. Extr., EZ 2.87, ca. 4000 km, Preis inkl. MwSt. DM 35.500,-. Tel. 07151/41066

Unf.-R 5 Turbo 2 + Gotti 15" + Rohkar. (neu) zu verk. 05473/2080

R 11 Turbo, EZ 7.87, tiefer, ZV, el. FH, Sonnendach, VP 19.500,- DM. Tel. 0751/22130

R 5 Alpine Turbo, Bj. 82, 77000 km, ATM neu, VB 5900,-. 0208/876562

R 25 V6, Bj. 7.86, Klima, Leder, ABS, ESSD, met., 205er neu, alle Extr., alle Inspektionen, 26.300,- DM + MwSt. Tel. 0234/37171

Renault 5 Turbo 1, Bj. 81, DM 15.000,-. Tel. 09428/1338

Renault 25 V6 Inj., 3.86, 22000 km, ABS, neuw., DM 24.500,-. 040/5241568

In Teile: R 5 Turbo 2. 05473/2080

R 5 GT Turbo, Bj. 86, 45000 km, Bestzust., RC, Met.-Lack., umsth. zu verk. Tel. 07044/32910.

Renault Alpine

Suche A 110, Tel. 06359/85237.

A 310 V6, Bj. 79, Extr., 74000 km, Lack neu, VB 20.000,-. 07158/5608, abends.

Dringend gesucht Alpine. 040/5592084/85 H

Su. A 310, auch Unfall, def., oder Totalsch., Barzahlung. 06523/241

Su. A 310, auch Unfall. 05971/51257

A 310, 11 Stück, ab 9000,-. 06523/241 H

A 310 S, 1900 km, T. 06523/241/898 H

Suche A 310, Alpine, GT und Turbo, auch Unfalll. T. 06222/61045-46 H

Su. A 310, Unfall, T. 02902/76757

Renntransporter

Ein Sattelauflieger, ausgebaut mit Hyd.-Hebebühne u. Zelt. (10 mx 6 m). **Ein Sattelauflieger,** Jumbo (Ex. Schnitzer), 12,50 m Länge, 4 m Höhe, Bj. 83, m. neuem Zelt. 089/8542267

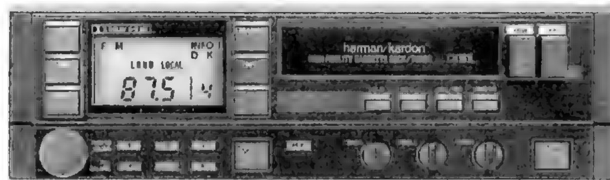
Rennwagen

Toyota Corolla 16V, 60000 km, 84er, 2 J. TÜV, 11.900,-, Extr. Tel. 02346/82651.

Original Linder Gr. A-Motor für BMW 325i mit Getriebe zu verkaufen, neuwertig. Tel. 08323/4058

Minicooper S, Spitzenauto f. hist. Rennsport, 28.000,-. 0228/470768 H

ZWEITENS: KLANGPERFEKTIONIST AUF ALLEN SENDERN HARMAN/KARDON CAR-HEAD-UNIT



Car-HiFi-Komponenten von harman/kardon und JBL bringen die Klang-Perfektion in jedes Cockpit. Das Car-Head-Unit zum harman/kardon-Verstärker. Cassettendeck-Frequenzgang: 20 Hz-20 kHz, Dolby B, Dolby C, Sendersuchlauf, Verkehrsfunkdecoder. Fragen Sie Ihren Auto-HiFi-Fachhändler. Oder schreiben Sie uns. Wir schicken Ihnen mehr Informationen und das Händlerverzeichnis. harman deutschland, Hünderstr. 1, 7100 Heilbronn. Ihr Partner mit den starken Marken! **harman/kardon**

Escort RS 2 Gr. H, 185 PS, Siegerfahrz., v. Extr., kompl., VS. Tel. D-02561/67323, ab 18 h.

ALBERT
LADELUFTKÜHLER
Tel. ab BRD + CH: 00 43 / 53 32 / 24 83

Formule Ford 1600 Reynard RF, 84, **Formule Ford 1600 Van Diemen RF,** 87, 2 × Fordmotoren, Tuner „Auriga“; **Mercedes Type 508 Diesel,** A.P.K. in Ordnung (rundher. neue Reif., einger. f. Formule Ford 1600 Rennwagen, inkl. 1 Zelt 4×3 m, (Type „Geva“), Wohnwag. f. 4 Pers., sieht s. gt. aus. Tel. v. 8.30 bis 18.00 h 0031/16152925, spät. 0031/16151432, Holland.

ALBERT
SPORTNOCKENWELLEN
A-6300 Wörgl, Tel. BRD 0043/5332/2483

Rennwagen-Vermietung! 04421/303060 H

Deutcher Rennwagen Mc. Namara, Bj. 1969, nie zusammengebaut, d. h. Original, viele Ersatzteile, DM 28.000,-, Inzahlungnahme seltenes Militär-KFZ, Renntourenwagen. Tel.: 833412 Wien, Austria

Replica

Neu Neu Neu Neu Neu Neu Neu Neu Neu Neu Replica- & Cabrio-Katalog mit sämtlichen TÜV-zugelassenen Bausatzfahrzeugen und nachträglichen Cabrioumbauten von A bis Z. Herstelleranschriften, Preise, Tips und Datenangaben. Über 60 Fahrzeuge von 29 bis 400 PS, Umbauten von 1000,– bis 240000,– DM
Bestellungen sind schriftlich mit Scheck oder DM 35,– in bar wie auch **telefonisch möglich.**
Firma H. & P. Päckert · Mühlhaldenstraße 56
7306 Denkendorf · **Telefon 0711/3460999**

Rolls-Royce

Bentley S 2, Bj. 1960, TÜV 9.88, 1a Zust., DM 55.000,-. 06266/529

Silver Shadow II, 4.79, 58000 km, met., Led. magnolia, sehr gt. Zust., B 2-Telefon, DM 79.000,-, Inzn. mögl. Automobile, Tel. 0871/28023 od. 65061 H

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

Hochzeitsfahrten. T. 0211/4981333 H

RR m. Fahrer zu verleihen. 06251/78147 H

Silver Shadow II, Mot., Getr., Lack neu, 1a Zust., DM 59.000,-. Tel. 040/7024020

RR-Teile-Import, 02102/15342 H

Rolls kauft bar. T. 06331/47382 H

Silver Shadow II, EZ '82, neuwertig, highland green/green Leather/d.-green Everflex, 60000 km, mit RR-Garantie, DM 115000,–
ROYAL MOTORS **5000 Köln 1 Tel. 0221/516088**

Silver Shadow, Bj. Ende 76, bl.-met. nur in d. Schweiz gef., 1. Hd., Leder creme, 80000 km, TÜV neu, a. Extr., opt. Zust. w. neu, 65.000,-, Inzn. mögl. DB. 07761/2119 ab 15 h

DIE GESCHICHTE DER MARKEN ROLLS-ROYCE UND BENTLEY
Das erste Buch in deutscher Sprache über dieses Thema behandelt alle Modelle von 1904 bis heute mit genauen techn. Details. 240 S., ca. 200 Fotos, DM 98,-. **Vertrieb:** Karl Brinkmann, Mühlenfeld 10, 4176 Sonsbeck H

Rolls-Royce

ROLLS ROYCE
Verkauf + Service in Hamburg
Autohaus Nemeth, Kuehnstr. 15
2000 Hamburg 70, ☎ 040/660808 und
Koppel 65, Hamburg 1, ☎ 040/244849

Shadow-Gebrauchtteile, z. B. neuer Motor 9000,-, Grill 3000,-, 28tlg. graue Lederausst. 8500,-, Flügel, Hauben, Kleinteile, alles vorh. 040/2507350

RR Bentley S III, der Schönste, in Österreich zugelassen, preiswert. Österreich Tel. 0043/222/477409

Orig. Rolls-Royce-Teile
preisgünstig durch Direktimport
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410656

Su. Rolls-R., auch def. 06206/79435

Silver Cloud II, 60, weiß, Leder rot, supergepfl., 49.000,-. 0201/341125

Silver Spirit, EZ 3.86, 1. Hand, dark oyster/mushroom, hervorragend, 19500 km, DM 185000,-,
ROYAL MOTORS 5000 Köln 1 Tel. 0221/516088

3 Rolls-Royce f. Hochzeit, Foto, Werbung, usw. zu verleihen. Tel. 0731/24612, Telex 712861 H

Rolls-R.-Verleih, T. 02426/5417 H

ERSATZTEILE – SERVICE
Original-Ersatzteile mit Garantie
24-Stunden-Annahme
auto-könig
Eggenfeldener Str. 100 · 8000 München 81
Telefon 089/93000455

Silver Shadow, Bj. 74, bl.silber, 1a Zust., PKW-Inzn. mögl. 0911/614041 H

Rolls-Royce-Verleih, T. 0212/75782 H

Rover

RANGE ROVER NEUWAGEN
nach Ihren individuellen Wünschen. Kurzfristig lieferbar!
Arden Automobile
Telefon 02821/29200 + 21549
Telex 811 714

Range Rover Vogue, Autom., EZ 10.84, 5t., unfallfrei, gepfl., 80000 km, Blaupunkt Cass.-Radio, VB 26.000,-. Tel. 07972/5990, Büro, 07176/6362, privat.

RANGE ROVER
Neu- und Gebrauchtwagen
P. Wiegers, Automobile
4900 Herford, Telefon 05221/2086

RANGE ROVER
KEMPEN
KÖLN
BONNER STRASSE 141 · 5000 KÖLN 1
TEL.: 0221/380486/7

RANGE ROVER V8 turbo

Der Range Rover V8 turbo exclusiv von R & N:
225 PS, Spitze über 200 km/h
Auch nachträglich bei allen Einspritzern möglich.
R&N Recknagel & Niedermeier
Landsberger Straße 328
8000 München 21
Telefon: 089/560130

RANGE ROVER-NEUWAGEN
günstig sofort ab Lager lieferbar.
HUSCHER-IMPEX · Telefon 02101/69544

Rover Vitesse, 193 PS, 9.83, silb.-met., 52000 km. Tel. 07728/7076.

RANGE ROVER ROVER LAND-ROVER
ORIGINAL-ERSATZTEILE
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld.
Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material und Montage).
Beim autorisierten LAND ROVER/RANGE ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1, 4040 Neuss 1

Vitesse 3.5, 11.84, 81000 km, bl.-met., VB 19.800,-. T. 07541/8543.

ROVER
ORIGINAL-ERSATZTEILE
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

Rover V8 Vitesse, 192 PS, alle Extr., wie Klima etc., 3.85, VB 19.500,- zu verk. Tel. 0211/363096 oder Tel. 0211/7332959.

Wir bieten an:
Range Rover, V8 Automatik, EZ 12.85, 40000 km, DM 34900,–
Besuchen Sie unsere ständige Ausstellung an Neu- und Gebrauchtwagen, auch sonntags von 13.00–18.00 Uhr, ohne Beratung und ohne Verkauf.
Zenders
Zender Exklusiv-Auto · Florinstraße
5403 Mülheim-Kärlich · Telefon (0261) 286-0

endlich **„savoir vivre“!**
der **RANGE ROVER - strada -** DM **64.990,–**
INJECTION oder **TURBO-D**
diese neue Großraum-Kombi-Limousine hat
Format beim geschäftlichen + privaten
ALL/-rad/-round/-wetter/TAGESEINSATZ
limitierte Auflage für Individualisten
PROSPEKT + detailiertes Angebot nur von
savoir vivre vertrieb
postfach 130121 in 6100 darmstadt 13

NEU-, GEBRAUCHTTEILE
zu verk. Unfallwagen gesucht.
Tel. 0271/5 43 03 + 2 04 68 H

Rarität: Rover SD 1 Vitesse, Neuwagen, rot, 5-Gang, Werksgarantie, interessanter Nachlaß, M+N Neuwagenvertrieb im Autohaus Marschner, Westfälische Str. 81, 1000 Berlin 31, Tel. 030/8615488. H

Auto Sport Stopka
RANGE ROVER
Detmolder Str. 301
4800 Bielefeld 1
Telefon 0521/25043

Range Rover Vogue EFI, caspianblau, Klimaanlage, AHK, Autom., Radio Blaupunkt Berlin m. Verst., Lampengitter, EZ 25.7.86, 33000 km 1. Hd., Preis VS. Tel. 0711/2573021-25, Mo.-Fr. von 8-17 h, H. Steudle Fa. Interleasing. H

ROVER-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

Range Rover, mehrere neu u. gebr. Daewel Automobile. Tel. 0651/87063 H

AUTO **Kugel** GmbH
☎ (06501) 2065
D-5503 Konz tx 472710
FAX (06501) 2715
Wir lieben Range Rover!
Ausstattungs- u. Zubehörkatalog 10,– DM Schutzgebühr
Neuwagen aus Vordisposition sofort o. kurzfristig

Range Rover, Vogue Ausst., Bj. 2.87, 16000 km, Klima, Autom., usw., 55.000,- inkl. MwSt. 07141/44369

Gelegenheit! Range Rover, autom. Vogue, DM 57.000,-. Tel. 06331/97627 o. 06334/1879 H

Rover-Ersatzteile verk., Unfallwag. gesucht. T. 06206/6874 H

ROVER V8-TUNING
Ihr kompetenter Fachmann
Alle Teile einmalig günstig
Sartoriusstraße 2
8700 Würzburg
Tel. 0931/18844 bzw. 18855
Telex 680138 Hubs
HUBS SPEED

Range-Rover + Rover, Servolenkungen, Automatik-Getriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

ROLLS-ROYCE · BENTLEY
Service · Reparatur · Ersatzteile
W. Mork · 4708 Kamen · ☎ 02307/74627

Range Rover- + SD1-Ersatzteile, gebraucht + neu, Unfallwagen gesucht. Tel. 0211/7337711 H

Saab

Saab 96, EZ 10.77, Mot., Getr., Lack u. Reif. neu, Pr. VS. Tel. 0212/336563, ab 19 h.

Saab 96, Bj. 77, TÜV, gen.überh., VB 6000,- DM. 09228/685.

4x 900 T-Aluräder 195 P6, wenig km, DM 1200,-. Tel. 0212/200125

9000i 16V, Bj. 9.86, 33000 km, el. FH, Col., Klima, DM 29.500,- inkl. MwSt. Tel. 09306/2124

Auspuffanlagen für alle Modelle, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

Sportwagen

Drl. ges. Sportwg., 040/5592084/85 H

Talbot Murena, 1,6 Ltr., kW 66, 3-Sitzer, dkl.grün-met., PVC-Karosse, Bj. 4.81, 84000 km, TÜV 7.88, gt. Zust., Alu, el. FH, VS. Tel. 07382/1565

Subaru

Subaru-Großauswahl! 0651/86503 H

Suzuki

Firma sucht Suzuki neu u. gebr., ohne Kat. Tel. 089/365496 H

Suzuki-Großauswahl! 0651/87063 H

Talbot

Orig. Simca R3, Fg.-Nr. 8P367116, dt. Zulassung, U-Käfig, VS. 07151/82306.

Lotus, 150 PS, 3990,-. 07621/87164

Samba Cabrio, Bj. 84, 1. Hd., m. Extr., DM 10.800,-. Tel. 07424/6834.

Toyota

Toyota Supra 2,8, 170 PS, Bj. 83, 67000 km, Topzust., 15.500,-. Tel. 02162/67776.

Toyota Corolla, 16V, Bj. 84, 38000 km, Koni, 7 Zoll. Tel. D-07541/42437.

Corolla GT 16V, EZ 3.86, 56000 km, n. Langstr., Alu, div. Extr., 15.700,-. D-06271/5447.

Supra 3,0, Bj. 4.87, rot, Klima, DM 44.900,-. T. 02642/22773 o. 44619 H

POSTERT
Zubehör und Design
Für alle TOYOTA-Typen:
System-Bausätze, LM-Felgen
Fahrwerksfedern
Prospekte anford.! DM 5,– (bar oder Briefm.)
D-4300 Essen 1 · Frankenstraße 50
Telefon D-0201/443581

Toyota Supra VFW, 4.87, m. AC, ABS, silber, 7000 km, 45.000,- DM; Toyota Celica Cabrio, Einzelst., 86 PS, Bj. 6.82, Zweitwag., 1a, 30000 km. Autohaus Nix Toyota Vertr.h., D-6480 Wächtersbach, Tel. D-06053/3097. H

Supra 2,8i, weiß, Bj. 6.83, Radio, 97000 km, DM 10.500,-. Tel. 0711/2043624, Mo.-Fr. 9-18 Uhr, von Privat

Supra 2,8, Bj. 83, 75000 km, el. FH, Wi/Wa, VP 17.000,-, Mercedes 200 D bis DM 9000,- kann in Zhlg. genommen werden. Tel. 07221/26998 oder unter-Chiffre MK22/140140

MR 2, rot, Bj. 5.86, Spezialumb., 21000 km, tiefer, breiter, Volled., VS. Tel. 0711/760149 ab 18 h

Rarität: Celica GT 2000 RA 28, EZ 78, techn. gut, TÜV 3.88, Lackmängel, VB 2800,-. Tel. 05573/1876

Nockenwellen
für Straße, Sport, Versuch
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
5630 Remscheid · ☎ (02191) 561317 aus Nord · ☎ (02191) 561318 aus Süd

MR 2, rot, Breitreif., 300 km, Garantie, VB 28.500,- inkl. MwSt. 07031/280211

Supra 3,0i, 204 PS, EZ 5.87, 7900 km, weiß, 46.500,-. 07271/4577, ab 17 h

Für MR 2, Felgen poliert ARC 7 x 15 ET 25, VB 850,-. 089/21392490 v. 9 - 18 h

Toyota MR 2, 6.85, 50000 km, 19.500,-. Tel. 06321/80710

Triumph

Spitfire 1500, Bj. 82, 46000 km, s. gepfl., Liebhab.fzg., ohne Rost, v. Dame, 11.500,-. D-06321/69860.

Spitfire Cabriolet, Mark IV, Bj. 1979, 96300 km, opt. Zust., TÜV 6.1989, bordeauxrot, Bosch-Alarmanl., DM 8300,-. Tel. D-02642/23207.

TR 6, Bj. 74, EZ 75, TÜV 89, 1a Zust., orig. 46000 km, Overdr., Hardt., dkl.braun, Verd. neu beige (2. schwarz), RC, div. Motort. verchromt, Gutachten nur Sommer, VB 25.000,-. Tel. 08161/713790 od. 08168/773.

Triumph, defekt oder unfallbeschädigt, gesucht. Telefon 0 29 43/5 68 H

TR 6 PI, 143 PS, OD, rot, Mot. teilverchromt, Wurzel, Speichen (neu), techn. + opt. 1a, an Liebhaber, VB, bitte nur ernstgemeinte Nachfragen. Tel. 02407/2640 o. 6956

TR 4A IRS, 1966, aus Kalifornien, DM 12.500,-. Tel. 07731/51314 H

Spitfire TR 7-Teile, Tel. 02641/3311 H

Triumph-Tle. + -Mot. z. vk., Unf.wg., ges., T. Viernheim. 06204/73125 H

Cabrioverdecke Teppich- und Leder-Ausstattungen, Hardtops Info von KHM
KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf.571, ☎ 0711 353064

Triumph ges. 040/5592084 o. 85 H

Rep.-Anleitungen. Tel. 0521/40744 H

Stag, weinrot, alle Extr., gt. Zust., bestes Angeb. über DM 15.000,-. 0421/5592240 od. 6440140, abends

Hallo, Spitfire-Fahrer! Umbau-Anleit. f. Opel-Motor m. Ausnahmegenehmigung u. TÜV. Tel. 07132/16387

TR 6, Bj. 7.75, TÜV neu, s. gt. Zust., DM 19.500,- VB. Tel. 06232/44687

T... h TR 2 – 7 und Spitfire
Neu- ... usch- und Gebrauchtteile
...lefon: 02943/568 H

TR 7 i. Teilen. Tel. 07227/2501.

TVR

3000 M Taimar, Superzust., g. i. Weiß, Guta., 70000 km, 29.500,-. Tel. 05551/65552.

TVR 3000M, Bj. 76, TUV neu, 17.500,- VB. Tel. 05522/72274

TVR-Vorführwagen, 900 km, ohne Zulassung, DM 51.300,-. Tel. 06331/97627 o. 06334/1879 H

TVR 2,8 V6 & 3.5 V8 von uns! Ihr Engländer-Partner: Vehicle Engineering, Sigi Kieninger, Tel. 07721/70033 H

TVR 350i: Wir geben unseren TVR 350i Vorführwagen ab, racing-grün, EZ 7.87, km 4200, DM 60.500,-. Rolf Bernauer TVR-Vertragshändler, Zeppelinstr. 1, 6806 Viernheim, 06204/4133 H

Veteranen

DB 250 CE/8, Autom., Bj. 10.69, TÜV 4.88, Servo, Radio, techn. 1a, opt. gut, VB 7500,-. T. 02238/59802.

Liebhaberfahrzeug! Ford Coupé 1,6 Ltr., 65 PS, rot/weiß, Topzust., gen.-überh., Bj. 65, TÜV 6.89, 109000 km, gg. Geb. Tel. 02171/52993.

DB 180, s. gepfl., VS. 0201/251986

VW-Käfer 1200, Bj. 69, TÜV 89, 34 PS, 41000 km orig., neu bereift, VB 4500,-. Tel. 02821/98821

170 SA Cabriolet, Bj. 1950, total i. Werkstatt restaur., orig. Becker-Radio, AHK, TÜV 7.89, Pr. VS. Tel. 04681/8228, 8-17 h.

Record C, 20 J. alt, 67000 km, rostfr., 83 abgem., 2800,- + 1 Ersatzteilträger. Tel. 05971/82982.

300 S Coupé, Bj. 55, Orig.lack, Topzust., wenig gelaufen, TÜV neu, von Privat gegen Gebot. Telefon 02369/7213, ab 18 h.

DB 300 D, Bj. 61, Original-Zust., kein Rost, Tel. 02102/31795

Mercedes, offener Tourenwagen, 170 D, 4tür., DM 45.000,-. 06181/493676, abends bis 22 h.

DM 170 SD, Bj. 54, teilrestauriert, VB 7800,- DM. Tel. 07143/33130

Mercedes Benz 170 V, Bj. 1938, Lim.-Cabrio, restauriert, VB 27.500,- DM. Tel. 02306/71178

Volvo PV 444, Bj. 56, Info. Tel. Schweden 011-164771

Ford Taunus 17 M (Badewanne), hellgrau, Bj. 1965, 1,5 Ltr., ohne jeglichen Rost, z.Zt. stillgelegt, jedoch voll fahrbereit, TÜV Jan. 88, orig. 86000 km, aus Erstbesitz, keine Gurtpflicht, Preis VS. Tel. 08104/257.

Zu verkaufen TÜV 88
Ehemaliges Werbefahrzeug
LONDON-TAXI
Reisebüro Zornow · Tel. 0821/605300
Montag–Freitag von 9.00–18.00 Uhr

Verk. Käfer, Bj. 1955, total rest., nur Neuteile, oval, schwarz, weit u. Selbstk., Notverk., Fotodokument., VB 8500,-. T. 0251/619667 ab 19 h

17 M/59, 830 km, **12 M/54,** 50000 km. E. Andersson, Blomsterwägen 27, 93139 Skellettea/Schweden

Ford Osi, Bj. 69, ATM 35000 km, gt. Zust., 9000,-. 06109/22576, v. 18-20 h

MG TD, Bj. 52, alles orig., VB 26.000,-. Tel. 030/7921447 priv. od. 030/8826527/28 (Fr. Kutz)

Liebhaberfahrzeug Opel Rekord 1700L, Coupé, Bj. 68, 48000 km, gepfl., TÜV 8.88, VS. Tel. 0211/491644

Liebhaberstück! Karmann-Ghia, 73/88, Coupé, Typ 14, grün, garagengepfl., 30000 km, Orig.-Zust., Rumpfmot. + Ausp. neu, VB 7800,-. T. 040/7224904

Qualitätsrestaurationen hist. Automobile
Meisterarbeit, nicht billig, aber preiswert
RACO Karosseriebau GmbH · Fahrzeugtechnik
Spezialitäten: Mercedes-Restaurationen
D-7000 Stuttgart 30 · Magirusstraße 19/3
Wir stellen aus: Stuttgart AMA Halle 8

Karm.-Ghia Cpé., 71, TÜV 89, Erstbesitz, 1a Zust., 7500,-. 05032/4571

Ford P3, EZ 6.64, 55 PS, 73000 km, VB 9500,- DM. Chiffre MK22/140795

Goggo Coupé, Bj. 59, rest.-bed., VB DM 2200,-. Tel. 07631/14956

280 SE W 108, Bj. 71, TÜV 89, Zustand 2, VB 7500,-. Tel. 0212/312017

Morris 8, schw., Bj. 36, VS; Jaguar MK II, silbergrau, TÜV 8.88, VS; VW Käfer Cabrio, perlm.-met., Bj. 74, TÜV 4.88, VS. Tel. 02505/1374.

VW-Brezel Exp., Bj. 51. 0241/155366

Volvo

Wg. Hauskauf! Volvo 244 Turbo, günstig. VB 13.500,-. T. 02402/81552.

Buckel, 61/88, Led., 185, n. Mot., DM 8000,-. T. 0571/22836, abds.

Buckel Volvo PV 544, Bj. 61, TÜV 4.89, VB 5800,-. Tel. 069/319726

Gebrauchttle.-Verkauf! 0203/62237 H

Schöner Amazon 122 S, Bj. 1970, rot, TÜV/ASU neu, B 20 B, s. gt. Zustand, Bremsen neu, Liegesitze, nur VB 5550,-. Tel. 0711/721792

Gebraucht- u. Neuteile preiswert zu verk. Unfallwg. gesucht. 0441/73002 H

122 S, 71, dkl.grün, neu lackiert, Bestzust., erst 128000 km. Tel. D-0421/250948.

Volvo

VOLVO, a. EG, z.B. 240 GL, 23.490,- besch. Fzg.-Imp.-Frank, Preisl. 02243/ 81111 H

Volvo 1800 E, 164000 km, EZ 71, 126 PS, Farbe Rot, VB 9800,-. 0791/6207

VW

Scirocco GT, 112 PS, schw., fast alle Extr., fabrikneu, wg. BW f. 26.200,- abzug., Liste: 28.877,-. Chiffre AM 951943.

Super Golf 16V, 6 Mon. alt, 9000 km, NP 36.000,-, umsth. VS 29.800,-. Tel. 06223/73481, ab 20.30 h.

Golf Cabrio GLI, 85, 18000 km, nur Sommer, Neupreis 36.000,-, BBS-Umbau, Centra, Servo u.v.m., Bestzust., 26.000,-. 06322/61838, nur abds.

VW Cabrio 1302 LS, 7.71, rot, hellgraues Dach, 1. Hd., unfallfrei, gepfl., Liebhaberfzg., 9fach bereift, Orig.zust., 104000 km, VB 13.000,- DM. Tel. 0921/ 65349.

Golf Cabrio, 75 PS, JW, 6.86, 12600 km, weiß/weiß, v. Zubeh., 21.400,-. Tel. 07431/52857. H

Karmann-Ghia Cabrio, Bj. 71, vollrest., Kaross. u. Verdeck u. Innenausst. neu, TÜV 9.89, gegen Gebot. Telefon 05407/ 9302.

Variant Syncro, 1.87. 06442/8619.

Golf 16V, JW, 10.86, 15800 km, schwarz, SD, Col., ATS et 20 m. P7, tiefer, Extr., 25.300,- VB. 04171/73181.

16V Sportnockenwellen, Nothelle, 500 km, 25% unter NP. 040/7602982.

GTI 16V, Bj. 3.86, schwarz-met., 17000 km, SSD, Alu, n. Winterr. auf Alu + w. Extr., Topzust., VB 23.500,-. Tel. 05151/ 13623.

Golf Cabrio GLI, EZ 87, 3800 km, Inzn., 25.900,-. Tel. 06887/2862.

Käfer Cabrio 1303, Liebhaberst., 1. Hd., Sportausf., VB 11.500,-. T. 04135/ 1303. H

Jub.-Käfer, VS. 0221/608230.

Golf Cabrio GLi, Bj. 4.86, Sonderm., dkl.blau, tief, schnell, viele Extr., Garag.-wag., Nichtrauch.wag., Topzust., Pr. VS. D-05132/7215.

Su. Golf 16V, Mot./Getr. D-0711/ 324915.

GTI 16V, EZ 1.87, SD, Servo, Color, RC, 22000 km, VB 22.700,-. D-0721/ 683558.

Golf Syncro m. ABS, Kat., EZ 11.86, NP 30.500,-, VB 22.000,-. 0711/580720.

VW-Jahreswagen, z.B. Polo Fox, DM 12.150,-. T. 05362/51164. H

Passat Syncro GT, 5.85, viel Zubeh., 20.000,-. T. 09179/5231.

Exkl. Cabrio 1302, Bj. 71, umgeb. 87 n. Porsche-Muster, Albar-Teilen, Mot. 2 Ltr., 100 PS, 5000 km, dkl.bl.-met., br. Reif., Innenausstg. Leder weiß, Topzust., TÜV 4.89, VB 38.000,-. Tel. 06046/1360.

16V, Notverk. 07031/802574.

VW Golf GT, Bj. 10.86, tornadorot, Kat., 2trg., Radio Alpha, 2. Spiegel, Lochscheibenräder, get. Scheiben, Gar.-wag., Nichtr., v. WA, 19000 km, VB 19.000,- DM. Tel. 05368/734.

Golf GTI, Bj. 2.83, schw., 74000 km, Koni-Fwk., BBS-Alu 6×15, 195/50, Spoiler, SSD, VB 13.800,-. D-07022/54077 od. 07127/51633.

1303 Cabrio, Bj. 6.79, dkl.grün-met., ATM 60000 km, Lack, TÜV, ASU, Reif., Stoßd. neu, v. VAG rep., VB 16.500,-. Tel. D-02307/6338 Büro, 39354 priv.

Hoffmann Speedster

Vertriebs GmbH · 4060 Viersen 1
Gladbacher Straße 330 · Telefon 02162/31145
Hoffmann-Bausätze für den Umbau aller Käfer zum Cabrio/Speedster mit TÜV
Porsche-Armaturenbretter, GfK-Kotflügel, Hauben, Trittbretter, Sportsitze, Felgen, Chromteile usw.
Umbausatz für Cabrio mit TÜV ab DM 990,–



Farbinfo DM 10,–
Speedster-Center
Alter Brettener Weg 10
7518 Bretten 3
Tel. 07258/7860

Golf Cabrio GLS, 80/88, rot, Alu, Motor neu, Verbr. 0911/673312.

Golf Cabrio, weiß, 75 PS, EZ 5.87, v. Extr., VB 25.200,-. D-04471/84151.

1303 im Testarossa-Stil, 65 PS, 2-Sitzer, 225er auf 7 u. 8 Zoll, Doppelheckflosse, gr. Spoilerstoßst., 11.000,-. Tel. 0711/224429.

Direktionswagen-Exclusivangebote
Bestellung nach Wunsch, ab 3 Monate alt
Voss & Partner · 07245/2997 + 06196/83777 H

Scirocco GTI, mehr Extr. als Orig., Mod. 82, Anruf lohnt! VB 12.400,-. Tel. 05145/1551.

Sorg-Polo, 81, wie neu, rot, 108 PS, Mot. + Getr. 16000 km. 07121/87340.

Golf Cabrio, 70 PS, Bj. 80, rot, m. LL, LM, RC m. el. Ant., Fr.spoiler, ca. 68000 km, in gepfl. Zust., DM 10.900,-. Tel. 0711/569418.

WA verk. JW Passat Var. Diesel, 16500 km, Extr., 20.700,-. Tel. 05331/76568.

Cabrio-Verdecke
von Ihrem erfahrenen Cabrio-Spezialisten: perf. + schnell.
Neu: Golf-Verdeck-Automatik
SPEED + SPORT
Postfach 412, 7 Stuttgart 1
Tel. 0711/47 57 96 u. 47 47 50

VW-JW, Mod. direkt aus Wolfsburg, ca. 20 % unter empfohlenem Neupreis. Variant Diesel, 1 J., 13000 km, 17.250,-; Jetta GT, 11 Mo., 13000 km, Extr., 18.250,-; Golf GTI, 107/112/139 PS, 10 Mo., 11000 km, Extr., ab 20.550,-; Golf Cabrio, 75/90/95 PS, 1 J., v. Extr., 19.950,-; Golf m. + o. Kat, 9 Mo., 2000 km, ab 13.750,-; Golf Diesel + Turbo Diesel, 11 Mo., v. Extr., ab 14.250,-; Polo Steilh. Coupé, 4 Mo., 2000 km, v. Extr., ab 10.750,-. Tel. 05364/3994 od. 1005 H

Verk. Liebh.-Scirocco I, 0561/515101

VW Käfer Cabrio 1303, 50 PS, EZ 6.79, orig. 5000 km, fabrikneuer Zust., gg. schriftl. Gebot zu verk. Chiffre MK22/140343

PAPMAHL
turbo diesel intercooled
Leistungssteigerung ab 90 PS für Golf, Jetta u. Passat
Spezialauspuffanlage für Golf I u. II Turbodiesel
8079 Hofstetten, Tel. 08406/13 55

Karmann-Ghia 1600, Bj. 71, TÜV + ASU neu, rest., VB 9000,-. 06232/76583.

Polo Coupé GT, 1.85, 53000 km, 105 PS, rot, SSD, RC, Col., Koni, VS. Tel. 06121/307041

SCHULT



Front- und Heckspoiler (neu mit Carrera-Gummi) für DM 700,–
Farbgesamtkatalog gegen 15,– DM bar oder Briefmarken
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

Polo G40, Bj. 87, 9000 km, schwarz, Extr., gg. Gebot. Tel. 07941/35613.

Golf GTI 16V, EZ Nov. 86, el. FH, Klimaanl., Heck-Sp., schw. Heckl., Topzust., 15000 km, VB 30.000,-. Tel. 07721/1390 o. 54511



ABARTH-Auspuff – echt stark! Kraftvoll, kernig, für höchste Ansprüche. Mit ABE.
NEU: Golf II GTI auch mit Fächerkrümmer lieferbar.
Kostenlose Prospekte bei
NÖLDEKE, Postfach 5130
7750 Konstanz ☎ 07531/63241

Ladeluftkühler f. Golf TD, ca. 20 PS, inkl. Einbau 990,-. 0201/516838 H

Lederausstattung f. Golf Cabrio gesucht. 06131/42211 + 366366

Fahren in bester Form
NEU für VW Golf II, Jetta II, incl. 16 V und syncro, INTRA-Rad 70511 B ET + 25 mm Bereifung 195/50 R 15, 205/50 R 15. Fordern Sie Prospekt 64 an.
INTRA Postfach 1720
7520 Bruchsal



Golf GTI 16V, JW, schwarz-met., 4tür., sämtl. Extr., 25.900,-. 05300/6137

1303 Cabrio 2.0 Ltr., Orig.-Lack wie neu, Volleder, alle Extr. Tel. 0711/763310 oder 760925

Zender Golf, Bj. 84, 90 PS, quarzgrau-met., TÜV 7.89, Topzustand, Preis: VB 17.900,-, (NP DM 31.800,-). Tel. 06781/31370

betz *Exklusiv Tuning*

GTI 16V, 180 PS, Bj. 4.87	DM 49 500,–
GTI, 150 PS, Bj. 3.86	DM 30 750,–
GTI, 138 PS, Bj. 4.85	DM 25 500,–
GTI 16V, 138 PS, Bj. 1.87	DM 30 200,–
Golf, 145 PS, Doppelverg., Bj. 12 85	DM 30 750,–
Golf, 122 PS, Doppelverg., Bj. 86	DM 22 500,–
GTI, 110 PS, Bj. 3.82	DM 11 500,–

Große Auswahl an Neuwagen!
Ihr Gesprächspartner: Reiner J. Zimmermann
Rielingshauser Str. 29 · 7142 Marbach · ☎ 07144/4033

VW- + Audi-Jahresw., direkt von WA. Soika, Wolfsburg, Tel. 05361/54444 H

VW-Jahresw. v. WA alle Mod. sofort od. auf Bestellung. Tel. 07581/2146 H

Golf-Polo-Tuning-Kits, z.B. Polo GT, ca. 95 PS, Golf 1800 ccm, ca. 150 PS, Golf 1600 ccm, ca. 140 PS, 1550,-. Kompl. Zyl.kopfbearbeit. m. Nockenw., evtl. Einb. d. Kits. Fa. Eugen Ernst, Pf. 160268, 5630 Remscheid, Tel. 02191/33305 H

VW- u. Audi-JW a. Mod. 07581/4004 H

Neue Golf- u. Audi-80-Bremsscheiben innenbel., DM 45,-, normal DM 23,- verk. Tel. 02631/53018 H

Superbreit wird Dein Käfer mit Felgen und GFK-Kotflügeln vom Speedster Center, Tel. 07258/7860 H

Pirelli-GTI, Bj. 83, 80000 km, Ihasa-met., Bordcomputer, Schiebedach, eventuell (geg. Aufpreis), 200-Watt-Stereoanlage mit abzugeben, VB 12.000,-. Tel. 06241/46630 (36303)

ELEKTRISCHE FENSTERHEBER

Der nachträgliche Einbau von elektrischen Fensterhebern ist in nahezu jedem Fahrzeug möglich. Unsere Markenfabrikate arbeiten z. T. mit BOSCH-Antriebsmotoren und Original-Bedienungsschaltern und sind für den fahrzeugspezifischen Einbau vorbereitet. Die unverbindlichen Preisempfehlungen dieser Modelle liegen pro Paar zwischen DM 448,– und DM 498,–. Einfachere Ausführungen sind bereits ab DM 198,– zu haben. MEHR EXTRAS finden Sie in unserem kostenlosen Gesamtprospekt. Anruf oder Postkarte genügt. Für Infos und Händlernachweise dito!

A L L E S W A S A U T O S S P A S S M A C H T !

in.pro.
Averhoffstraße 10 2000 Hamburg 76
Tel.: 040/220 10 31/32 Telex: 2 173 804 cxip d

Super Polo Coupé, schw.-met., EZ 8.86, tiefes Rennfahrw., 185/50 VR 14 a. 6½" BBS, v. Extr., NP 25.800,-, VP 15.440,- DM. Tel. 09101/7342

16V-Killer, Golf I, 160 PS, BMW-Armaturenbrett, LCD-Digital, 640 W.-Stereoanlage m. CD u. Fernsteuerung, 3tlg. BBS 7x15, Pirelli P 700, Rennfahrwerk u. v. m., Preis VB 16.000,-. Tel. 07461/79107

Golf 16V, JW, met., 9500 km, SKD, Color, Nichtrauch., Garage, el. Recarositze + -Ausst., Räder 0 km gelaufen, DM 22.900,-. 0511/431730 ab 18 Uhr

Golf Cabrio GLI, 6.83, v. Extr., Topzust. 06381/8223 ab 19 h o. 06384/7081

Unfall-Golf Cabrio Zend. 08151/89243

Die »B & B-Leiste«
für Ihren VW Golf I/II* DM **98,–**



*auch für Polo C lieferbar
Automobildesign Becker & Bentler
5900 Siegen
Hüttenstraße 8
02 71/8 50 33-35

Golf GTD, JW/WA, 4tür., 11.86, weiß, 12000 km, Garagenwg., 05362/51550

Cabrio 1303, Bj. 79, TÜV neu, schw./hell, 70000 km, gt. Zust., Frontsp., Alu, Sportlenkr., gg. Höchstgebot. Tel. 06109/67267 od. 65520

Verk. Typ-4-Mot., 2,0 Ltr., ca. 120 PS, 0 km, 7400,- VB. T. 0721/786660

Traum in Weiß, GTI 16V, Bj. 9.86, v. Extr., NP 33.500,-. VS. 06285/205

1302 Cabrio, Bj. 72, Topzust., rot-met., VB 7900,-. 089/1298434, ab 17 h

Käfer Cabrio, 87 kpl. rest., Verdeck/Motor/Dichtungen/Lack usw. neu, Sommerfzg., VB 13.900,-. 0711/294593

Polo G40, 10000 km, schw., RC, el. Da.ant., gg. Höchstgeb. 0511/651425

nothelle



Nothelle Exclusiv-Rad
wir empfehlen Bridgestone RE 71
Das Comfortfahrwerk mit der Superleistung
16 V Power 15 PS 1.650,–
Original Grillspoiler mit TÜV
nothelle GmbH + Co. KG
Cäcilienstr. 10–12 · 4330 Mülheim/Ruhr
Tel. 02 08 / 42 20 78 · Telex 8 56037 no

Golf CL, Diesel, 4 + E, 12000 km, JW, DM 16.000,-. Tel. 04954/4554

Speedster, 86/88, porscheweinr.-met. u. -Innenausst., Wertguta., VB 15.500,-. 0228/165049 o. 02224/6970

Golf GTI, Bj. 3.85, 34000 km, 4t., Extr., VB 16.500,-. T. 02102/43910

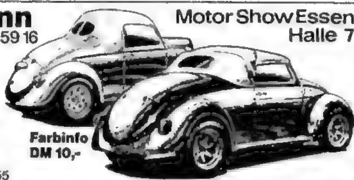
VW Cabrio Käfer 02, 10.71, 7.89, weiß/blau, auf Treffen prämiert, innen kompl. DB-Velours, dkl.blau, recaros, dunkelblaues DB-Stoffdach, sehr gt. Zust., VB 11.000,-. 0228/670594

Sportschalldämpfer + Fächerkrümmer
Supersprint
+ 9 PS Golf 16V
Kpl. Anlage mit ABE 652,–
Fächerkrümmer mit ABE 698,–
Aluminiert, Innenrohre Edelstahl. Endrohre Edelstahl poliert.
12 Monate Garantie. Erhältlich auch im Fachhandel
Katalog Rallye- + Rennsportteile 87, 212 Seiten, 5,–
SANDTLER
RALLYE- UND RENNSPORTTEILE
D-4630 Bochum 6, Holdestr. 87, Tel. 02327/87005, Tlx 8202019
in Schleswig-Holstein: 2406 Stockelsdorf, Segeberger Str. 21, Tel. 0451/4991199

Speedster Ostermann
Jagdgrund 1, 4530 Ibbenbüren, Tel.: 0 54 51/4 59 16

Motor Show Essen Halle 7

Speedster Cabrio Bausatz für Umbau aller Käfer zum Cabrio, mit TÜV
Coupe 40 Bausatz für Umbau Käfer zum Hod Rod, mit TÜV
Garantie und Superpreise Fertigfahrzeuge, Hardtop, breite Chromfelgen, mit TÜV
siehe Auto-Katalog '88 Seite 61



Farbinfo DM 10,-

Speedster Cabrio Design
Ostring 7, 3501 Fuldabrück 1 (Kassel), Tel. 05 61/58 35 55

VW

Golf GTI, Mod. 83, 68000 km, TÜV 7.88, div. Extr., VB 13.000,-. 07056/2561

Golf Cabrio GL, Bj. 86, 90 PS, 14000 km, Sondermod., blau-met., VB DM 23.000,-. Tel. 04331/28551

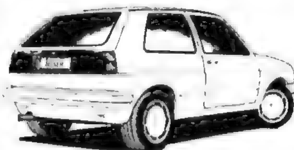
Su. Unf.-Golf GTI 16V, 2trg., schw., fahrber. 0711/1758173, werkt.

Liebhaber-Cabrio, 1302 LS, Bj. 72, ATM 50000 km, 50 PS, neuer Rahm., Doppelverg., 5,5", 195x 65-15, weitere Extras, VB 9500,-. Tel. 0931/25857 oder 0931/67510



TRESER
jetzt auch für Ihren VW

Die Treser Heckleuchten
Individuell und extravagant.
Der Clou für Ihren Golf II.
Treser Heckleuchten in tiefschwarz.
Selbstverständlich mit TÜV-Genehmigung.



Das Treser Turborad



Exklusives Leichtmetallrad in Dreischicht-Perlmutt-lackierung, mit dem optimalen Michelin TRX-Superbreitreifen mit Scheuerleiste

Golf I und II	200/55 HR 365
Jetta I und II	200/55 HR 365
Scirocco I u. II	200/55 HR 365
Golf II	220/45 VR 390
Jetta II	220/45 VR 390
Passat	200/60 HR 365
Passat Variant	200/60 HR 365
Santana	200/60 HR 365

Das Treser Lenkrad



Vollergonomisches Sicherheits-Lenkrad in Ganzleder.

Kranzdurchmesser 370 mm/30 mm

Selbstverständlich mit ABE

Das Treser Komplettprogramm
Bei Ihrem V.A.G-Händler
oder Tel. 0841/6 10 28
Telex 55 10 24

Ca. 40 VW-Nutzfahrzeuge, 1-3 Jahre, ständig auf Lager, Tel. 02508/482 H

Jahreswagen/Halbjahreswagen, alle-Mod. direkt v. WA, bis 22% unt. NP, Vermittlung. Tel. 0221/251073 H

Neu: Wassergekühlter Sechs-Zylinder für alle VW Käfer, mit TÜV. Info gratis: Autohaus Siegel, 5270 Gummersbach 21, Tel. 02261/52026 H

Qualitäts-Verdecke
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge Hardtops, Leder
- alle Fabrikate
- große Auswahl
- günstige Preise



kostenl. Farbprospekt von Pf. 660, 7440 Nürtingen 6
07022 5884

Golf 16V, monzablau, Kat. ger., Alu, SD, RC. Tel. 05341/266223 o. 265510

Scheinwerfer-Abdeckleiste, Scirocco 2 mit TÜV. Fa. Belding, 06824/2095 H

Golf GTI 16V m. Kat., 10.86, 10800 km, atlasgrau-met., Stahlkurbelda., Color, Alu, Radio Gamma, Nackenst. hi., 2. Außensp., VB 25.000,-. 05308/3290

KERSCHER TUNING

VW-Käfer
- 5,5, 7, 9, 11 Jx15 ATS bis 255/50–345/35-15
- 7, 8, 9, 11, 13 Jx15 BBS 3teilig bis 225/50–345/35-15
- 5-Loch-Porschebremsbeläge mit TÜV-Abnahme
- Distanzscheiben, Tieferlegungskit – 50 mm
- Versch. GfK-Kotflügel, Colorsch., Innenausstattg.

Golf I + II, Scirocco I + II
- 7 Jx15 ATS-Cupf. ET 28/20, 195/205/50-15
- 7, 9, 11 Jx15 ATS bis 205/50–285/40-15
- 7, 9, 11 Jx15 BBS 3teilig bis 205/50–285/40-15
- Versch. Karosseriebausätze, Distanzsch., Fahrw. Prospekt DM 4,– in Briefmarken

Firma Erwin Kerscher, Falkenberger Straße 17
8331 Rimbach-Dietring, Tel. (08727) 1016, Tlx. 58862

F. Käfer Typ 4 Willib., Mot. 135 PS, Porsche-Bremsanl. 5-Loch, Mot. + Tuningteile Typ 4. Tel. 07243/90311

1303 Exclusiv, TÜV 11.89, ATS, P7, Recaro, Col., Belege f. 13.000,-, VB 4750,-. Tel. 02402/6975, o. 71198

Golf GLi Cabrio, 4.85, 33000 km, dkl.-blau, Frontspoi., Doppelscheinw., Extr., VB 21.300,-. Tel. 06427/690

VW · AUDI
Jahreswagen aus Wolfsburg
BROCK · **Telefon 05361/53076**

Karm.-Ghia Cpe. 1300, Bj. 66, 40 PS, schw., 61000 km, 1. Hd., 1. Mot., 1a Zust., § neu, 11.000,-. A-06543/8453 n. 18 h

Golf Syncro, JW, 4t. 02331/71120

G40, Abgabe 5.88, mit Vorvertrag gegen Gebot. Tel. 05362/62922

Nur 6800 km! Jubiläumskäfer, Baujahr 4.86, mit Garantie, FP 9900,- DM. Tel. 0521/150208

VW-AUDI Jahreswagen direkt aus WOB auch mit MWSt Ausweis
ridder automobile
WOB A.d. Vorburg 8
05361/23966

Käfer Cabrio, Bj. 79, orig. 37000 km, Sommerfzg., Topzust., kaffebraun-weiß, VB 18.500,-. Tel. 05621/72622

Käfer Speedster, Bj. 87, VB 10.000,-. Tel. 06842/51881

GTI 16V, JW, 11800 km, schw.-met., SKD, Servo, Col., RC, LM, VB 24.800,-. Tel. 0531/804582 od. 846948, ab17 h

Polo G40, schwarz, 115 PS, sof. frei, Neuwg., VB 27.500,-. Chiff. MK22/141996

Passat Var. GT, 6.86, m. Extr., Pr. VS. Tel. 05231/33914

Golf GTI Z20, Zender Z20-Umbau, 7", alle Extras, Sommerfahrzeug, 60000 km, EZ 82. Tel. 08381/3604

Golf GTI, 7.87, Kat., 3tür., el. FH, nur 8000 km, 20.900,-. Tel. 089/423089 H

Golf GTI, Unfall, nur 44 km, 7.87, Kat., ABS, Servo, SSD, 5tür., 24.000,-. Tel. 089/423089 H

Speedster, Umbau 87, Verbreiterungen, Reifen, 225 hi., 205 vo., v. Extr., VB 19.000,-. Tel. 07624/6586

G40-Neuwg., ohne Zulassung, Alu, RC-Stereo, Color, 24.450,- 0221/251074

An alle Käferfreunde! Kompl. 2.0 Ltr., Typ-4-Motor mit großem oder einem neu entwickelten kleinen Gebläsekasten mit Lüfterrad 911 für optimale Motorkühlung. Durch speziell angefertigte Ansaugkrümmer 3 bis 5 PS Mehrleistung. Umbausätze, Vergaseranlagen u. v. Spez.-Teile zu günstigen Preisen. Alles mit TÜV. Fa. Krämer, 5900 Siegen, Birlenbacher Str. 133, Tel. 0271/82999 oder 43931 H

VW-Oettinger

2000 E, Bj. 5.86, schwarz, 27000 km, tiefergel., 3teil. BBS, ASS-Innenausstg., el. FH u. diverse Extras, NP 47.000,- DM, VB 35.000,- DM inklusive MwSt. Telefon 0631/93131.

Liebhaber-Cabrio 1303, Bj. 79, Oettinger-Mot., 84 PS, el. FH, Led. schw., gg. Höchstgeb. Tel. 089/2712697

Überh. Wärmet. AT 228,-, Rep.-Bleche, 85,-, Getr., div. Teile. 069/865868

Passat Syncro GT 2500 E/S, Bj. 5.86, grün-met., 118 kW, Servo, ZV, ESSD, LM 195/60, el. FH, Sitzhzg., getönt. Scheib., el. beheizb. Spieg., ABS, Sportsitze, NP 55.000,-, 35000 km, VP 38.200,-. D-0511/344486.

Tausch

Tausche Grundstück gegen Pkw (Porsche, SL, Ferrari)
Grundstückslage: Wentof bei Hamburg, in direkter Nachbarschaft zu den Villen, Größe 2000 qm, noch kein Bauland, Wert DM 90 000,– (Wertausgleich plus/minus kann erfolgen).
Telefon 040/891081

Verschiedene Marken

200 EG-Neuwagen:
ab: Fiesta 9998,-. Escort 12.999,-. Corsa 10.500,-. Kadett 12.999,-. Polo "C" 11.800,-. Toyota: Starlet 10.999,-. Tercel Allrad 18.999,-. Suzuki: 8888,-. Bus 10.999,-. Allrad 13.999,-. Mazda: 323 11.500,-. 626 15.500,-. Nissan Micra 9998,-. Daihatsu 8888,-. Peugeot 205 10.500,-. Lada: 6300,-. Allrad 12.500,-. Subaru Allrad 13.500,-. 500 AUTOS, NEU + GEBRAUCHT. EG-Vermittlung Auto-Mertes, frei Mayen, 02651/3011 H

Su. Totalsch. ab 80. 05222/15962 H

Scimitar GTE, 83, 2,8 Ltr., RHD, Extr., s. gepfl. 02302/81074 od. 33179

Messebus Typ MAN zu verkaufen: Ausstattung: Büro, Küche, Heizung, elektrifiziert für 220 V, Teppichboden, Jalousien, Voll-Lackierung (2 J. alt), vollautom. Getriebe-Motor wurde angepaßt, Gesamtzust. sehr gut, Preis DM 32.000,-. Tel. 0831/71931.

DB LKW, Koffer 7,50 Kl. 3, umgebaut als Renntransp. m. Wohnabt. f. 2 Pers., gr. Vorzelt, Reif. + Lack neu, VB o. Zelt 19.500,-, m. Zelt 24.500,- DM. Tel. 02666/1688 o. 1689

Notverkauf: Maserati Mexico, 260 PS, 25.000,- DM; Aston Martin, 282 PS, 29.000,-; DB 300 SEL 6.3, 12.000,-; BMW V8, 160 PS, 15.000,-; RR SC 2, 70.000,-; MV-Agusta A. Magni, 25.000,-. Tel. 02151/796767

RR Rolls-Royce Corniche Cabriolet, Bj. 1977, silb.-met., Int. blau, 2 Türen, i. einwandfreiem Zustand; **Mercedes 300 S Cabriolet,** Bj. 54, 2 Türen, rot, Inter. beige, v. Grund auf rest., in tadellos. Zust.; **Mercedes 170 SA Cabrio,** Bj. 49, rot, Inter. elfenbeinweiß, 1a Zust., Standort der Autos Schweiz, Privatsammlung, Verkauf gg. Höchstgebot. Tel. CH-073/263122 (G), CH-073/224448 (P), Angebote zu senden an: E. Hawle, Postf. 421, CH-9500 Wil/SG.

Verschiedenes

Radarwarner

Spectrum E	690,– DM
Spectrum E HP	950,– DM
Spectrum E TS	1850,– DM

1000 Meter – Testsieger AMS 20/85
Testsieger „Sportfahrer“ 1/86
originale Whistler-Geräte.
Billiggeräte schon ab 100,– DM.
Auslieferungslager für Österreich, Schweiz, Italien, Holland, Belgien, Dänemark.
Betrieb der Geräte in BRD und Berlin strafbar, nur für Export.
Reparatur und Service.
Raum- und Überwachungsanlagen, Weltempfänger und Funktelefone mit FTZ-Nr.
Autotelefone, Anrufbeantworter, Eurosignale.
Firma Höffler, Intern.-Elektronik-Vertrieb
Tristanstraße 11a · 8000 München 40
Tel.: 089/364048 · Telex: 5216415 hie d

Spottbillig! Waren aller Art aus Übersee, z.B. Autoteile, Gratisinfo: Weber's GmbH, Übersee/ams, Kruttenaustr. 1, 7630 Lahr, wir bieten auch Job! H

Midnight
Styling-Folie
schwärzer ist keine!
FOLIA TEC

- mehrlagige Markenfolie in Spitzenqualität
- absolut verzerrungsfreie Durchsicht
- extreme Klebekraft
- UV-beständig
- 10 Jahre Garantie
- blasenfreie Montage
- auch fertig zugeschnitten
- TÜV frei durch ABG

sofort kostenloses Info:
CAR-DECO GmbH · Tel. 0 21 61/18 39 15
Krefelder Str. 65 · 4050 Mönchengladbach 1

ROLEX u. Cartier
Seriöse Vermittlung – reichhaltige Auswahl
faire Preise auch für: Zifferblätter und Brillantveredelungen
GLIEN AN- u. VERKAUF
07031/226022

DB 500 mit Chauffeur, Tag- und Nacht-Service, In- u. Ausland, Flughafen-Transfer-Service, per km ab DM 0,90,-. Tel. 0221/352436 H

Autotelefon, B2- + C-Netz, sofort, Neu- u. Gebrauchtanlagen zu Tagespreisen. Attrappen, CAR-MEMO, von PHILIPS, Diktiergeräte, TELEFAX. Großhandel für die BRD + Berlin. Horst Müller KG, 0221/171035-39, Tx: 8882724 mac BTX: 0221/171030 H

Besser als je zuvor!
H. R. Elektronik Scholz Import Export
RADARWARNER
7140 Ludwigsburg
Tel. 07141/4 47 11
Telex 724296 harus d
NEU BLACK-SERIE . . .
SPECTRUM
9-12 u. 13-16.30 Uhr
Auslieferung auch ab Lager Schweiz und Östereich.
Kurzinfo: DM 2.– in Briefmarken
Betrieb i. d. BRD u. West-Berlin unter Strafe verboten!

10x Becker Mexiko Kurier, neu, mit Garantie, zu verk. 08331/5335 H

Auto-Transporter, 2000 kg, Tandem verzinkt, DM 4380,-, kippbar, DM 4980,-. RFW-Süd, Tel. 06431/74355 od. 74588, Nord 0202/315452 od. 316193. H

Radlauf-Chrom
für alle Pkw
4 Stück
ab DM 150,–
Telefon
06 51/2 54 33
ab 17 Uhr und Sa. 37581

Automobil-Auktionen! Wie erreiche ich über 100.000 Sammler und Oldtimer, klassische und exklusive Fahrzeuge? Wo treffen Angebot und Nachfrage direkt aufeinander? Wieviel muß ich für neutral geprüfte Automobile anlegen? Die Antworten auf all diese Fragen und viele Informationen mehr, für Käufer und Verkäufer, erhalten Sie unter dem Stichwort „Automobil-Auktionen" von Henry's Auktionshaus, 6704 Mutterstadt, Postfach 1164 oder Tel. 06234/80110.

Spitzen-Motorradteam 250 ccm sucht Sponsoren für Top-Tuner mit v. WM/EM/DM-Titeln und TV-bekannt. deutschen Weltklasse Fahrer. Info W. Dietrich, Spitzwegstr. 19, D-6908 Wiesloch, Tel. D-06222/81073.

SL
Scheibenfolie
mit Garantie-Scheckkarte
TÜV-frei durch ABG
packt alle
- Top-Auto-Styling in Spitzenqualität, **dreilagig**
- extrem schwarz
- einfach und völlig blasenfrei zu verkleben
- hoher Silberanteil hält bis zu 65% der Wärmestrahlung ab
- optimaler Preis-/Nutzen

Versand/Montage, SL-Autoglaszentrum Detmolder Str. 351, 4800 Bielefeld 1, Tel. 0521/24737

Anrufbeantworter-Discount. Fa. Schüler-Import. 030/8815573 H

Schalensitze u. Sportsitze ab DM 369,-. Info. geg. DM 3,-, eku-Schalensitzzentrum, Lindenweg 9, D-7141 Prevorst. Tel. 07194/8108 H

Castrol RS, 13,50 Spez.-Zündkabel, 5 - 18 PS. Tel. 09251/1884, ab 16 h H

Geben Sie dem Dieb keine Chance...

Der Messeerfolg auf der IAA '87: die Funk-Fernbedienung „magic touch" mit dem persönlichen Code und integrierter Zündungsunterbrechung. Nachrüstbar auf alle Zentralverriegelungen, Alarmanlagen, Elektro-Fensterheber und Schiebedächer. Zusatzfunktion z. B. für Standheizung. Natürlich mit Postzulassung!



WAECO
Komfort im Auto

WAECO – Wähning & Co. GmbH
Sinninger Straße 36, Postfach 11 44
4407 Emsdetten, Tel.: 02572/879-0

2 Recaro C-Sitze, Stoff 301, NP 4700,-, f. 2200,-. Tel. 06221/833269

Recaro C, VB 1300,-. 02241/334040

Zeigen Sie, was in Ihnen steckt
Werden Sie Ihr eigener Chef
mit einem eigenen, lukrativen Kleinunternehmen. Wie Tausende vor Ihnen. X Beispiele bringt neuartige Wirtschaftszeitschrift. Mit allen Zahlen, Fakten, Adressen und Insidertips. Gratisinfo: Die Geschäftsidee, Th.-Heuss-Str. 4/A742, 5300 Bonn 2, ☎ 0228/82050

Testarossa-Rippen-Bausatz, endlich lieferbar! Venturidüsen, Rippensatz 512, Turbo-Hutzen. **Euroline,** 4432 Gronau, Tel. 02562/23105 H

HARDTOP
3teilige Ausführung für alle Alfa Spider Fastback, Fiat Spider 124, Spidereuropa, Volumex, Triumph Spitfire MK IV, Peugeot Cabrio 204/304. Hardtop für Peugeot 205 CT/CTI Cabrio, Peugeot 504 Cabrio, Triumph TR 7 Drophead, Gepäck- und Skiträger für Coupés und Cabrios. Prospekt kostenlos.
Herstellung und Vertrieb:
W. Körbler · D-8114 Uffing
Sonnensteinstr. 7 · Telefon 08846/293

Gebe Leasingvertrag für Autotelefon (Storno/159,-) ab. Einbau kann übernommen werden. Tel. D-07033/42779 od. D-07031/53821.

Male Ihr Auto nach Ihren Wünschen, zum Beispiel mit Porträt (Abbildung), außerdem auch Designentwürfe usw. Info: Tel. 07146/42872. H

Autotel.-Vorführger. 02241/42361 H

S. T. Dupont-Feuerzeuge, Originalware mit Zertifikat und andere Schmuckstükke. Preisliste anfordern! Tel. 02662/6812 H

MERATRES STYLING FOLIE
3lagig, tiefschwarz, mit ABG, schon ab DM 49,–
MERATRES Handel GmbH · 040/682529

Export-Geräte, Allwellenempfänger, Scanner, Radarwarner (9,41 + 9,9 +34,36 GHz) usw. - Exportgeräte dürfen Sie besitzen, jedoch in Deutschland nicht in Betrieb nehmen. - Weiter liefern wir: kugelsichere Westen, Nachtsichtgeräte, Metallsuchgeräte, Alarmgeräte, Tresore, TV-Satelliten-Empfangsanlagen, diskrete Aufzeichnungsanlagen, Minisender-Aufspürgeräte, Funkgeräte, drahtl. Telefone und andere Telefonzusatzgeräte usw., Preislisten frei, 300-S.-Katalog, DM 30,-. Greve, Postfach 700410, 6000 Frankfurt/M. 70, Tel. 069/637199 H

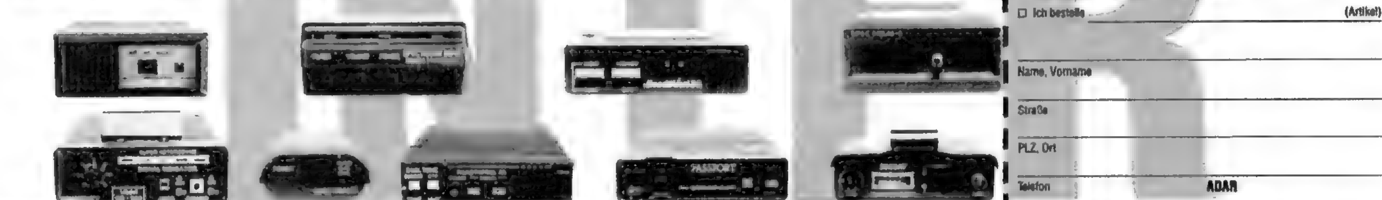
Geldspielgeräte
NEU! KATALOG 87/88 mit vielen neuen Spielautomaten
für Ihren Partyraum, spielfertig und generalüberholt.
Zustellung und Service bundesweit. 6 Mon. Garantie.
Gratiskatalog kommt von AUTOMATEN HOFFMANN
Teelbruch 226, 43 Essen 18
Katalog per Tel. 0 20 54/8 26 68 Tag + Nacht

Autoalarmanlage selber machen, auf dem Markt nicht zu kaufen, mit Motorhaubensperre sicherer denn je, schreiben an: J. Cuyvers, Im Westernfeld 80, 4760 Werl. H

größte Lager- und Radarwarnerauswahl Europas

auch Händleranfragen erwünscht

RADARWARNER



☐ Bitte schicken Sie mir Info und Testberichte.
☐ Ich bestelle ______ (Artikel)

Name, Vorname

Straße

PLZ, Ort

Telefon

Unterschrift Datum

Gehen Sie zum Fachmann: Wir führen 29 verschiedene Radarwarner-Modelle. Besitz und Kauf in Deutschland sowie W.-Berlin erlaubt, jedoch Benutzung strafbar. Die Geräte sind einfach zu bedienen und warnen garantiert zuverlässig vor Radarfallen. Wir führen unter anderem den Testsieger aus AMS, CAR & DRIVE und SPORTFAHRER, nur für Export, Spectrum E (690,– DM), EHP (950,– DM), ETS (1850,– DM). Euro 2, Euro 3. Auch mit den neuen Frequenzen für DDR, Österreich, Schweiz und Belgien. Nur Originalgeräte. Keine Nachbauten. Billiggeräte schon ab 100,– DM. Informieren Sie sich. Wir nehmen auch Ihr Altgerät oder Geräte mit älteren Frequenzen in Zahlung.
Auslieferungslager für Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Italien und Dänemark. Service, Reparatur und Frequenzumstellung bei uns. Rufen Sie an, schreiben Sie oder bestellen Sie direkt.

INTER-ELEKTRONIK
Firma Höffler · Tristanstr. 11a · 8000 München 40
Tel. 089/36 40 48, 36 22 22 · Telex 52 16 415 1

STIFTUNG WARENTEST **test** 3/86 *Kaufgelegenheit: AMA. 24.10.–1.11.87 Stuttgart-Killesberg · Halle 5 · Stand Nr. 525*
Gutes Gerät mit insgesamt bester Anzeigegenauigkeit

Reifen- und Gabeldruckmeßgerät in präziser und robuster Metallausführung ab 0 bar.
Neu: Jetzt auch mit 90°-Winkelanschluß
● Nullpunktkorrektur ● Sicheres Ablesen
● Wahlweise mit 90°-Winkel- oder 45°-Schräganschluß
Erhältlich im Handel oder direkt beim Hersteller
REINHOLD FLAIG 7731 Fischbach · Telefon 07725/7683

Verschiedenes

Radar-Warner ab DM 250,–
(nur für Export, Betrieb und Benutzung in der BRD und W-Berlin bei Strafe verboten)
MVV ELECTRONICS ☎ (0221) 4973403/13

360 ams 1973-87 abzug., Abholpreis 0,80 DM/Stck. Köln, Telefon 02236/62906.

dsv GmbH
Philips-Vertragshändler
● **Autotelefon** ● **Eurosignal**
— neu + gebraucht —
· 6800 Mannheim 31 ·
· Chemnitzerstr. 2 ·
Rufen Sie an · fragen Sie uns:
MA ☎ 0621/701011
Ffm ☎ 069/745052

Sind Ihre Schneeketten alt und rostig, werden sie von uns für DM 35,- pro Paar neu verzinkt. HBF GmbH, Klosterstr. 85, 7417 Pfullingen, Tel. 07121/78378. H

Leder-Innenausstattung, f. Ihren PKW ab DM 2000,- u. Autoleder qm ab DM 79,-. Tel. 0221/768356 H

Immer saubere Felgen durch weiße Bremsklötze, mit ABE. 04221/82335 H

Kompetenz in Sachen
Haare
Haartransplantation
Einzelhaar-Verpflanzung
Kunsthaar-Implantation
medimpla®
7 Stuttgart 1 · Sonnenbergstr. 38 · Tel. 0711/23 27 85
1 Berlin 30 · Tauentzienstr. 6 · Tel. 030/214 20 44

Chromteile, direkt aus USA für VW-Käfer, Buggys und Golf Bugpack, Katalog DM 30,-. Tel. 02295/1206 od. 6488 H

Automatikgetriebe aller Art u. deren Teile, sehr günstig. 06051/4064 H

Rep.-Anleitungen. Tel. 0521/40744 H

Autotelefon C-Netz, supergünstig auch im Koffer. Fa. Ibach, 02151/547054 H

Autotelefon gebraucht ab DM 2500,–
neu C-Netz, auch im Koffer.
ATT · Berrenrather Straße 482 b
5000 Köln 41 · Telefon 0221/464252

AUTOTELEFON ULM:
Telefon. 07306/6063 H

Suche "Motor & Sport", (1924-55), **"Auto-Jahr" und "Motor Revue".** Bekker, 4052 Lüttenglehn, Nr. 11

Autotel.-Attrappen. 089/535369 H

Dudelsäcke, neu mit Anleitung, DM 380,-. Tel. 02101/273636 H

Touristik-Freizeit-Markt
Camping
Wohnwagen
Reisemobile
Wassersport

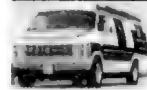
US-Wohnmobil Tioga L, Bj. 77, TÜV 89, gt. Zust., AK, v. Extr., VB 29.000,-. Tel. 02323/51968.

Westfalia Nugget, 30000 km, Diesel verk. Tel. 07305/7890. H

VW Campb. Turbo D, Bj. 87, 0 km, DM 42.750,-. 05751/41095

Amerik. Wohnmobil, techn.+opt. 100%, f. 6 Pers., eigene Stromvers., neu bereift, Innenausst. neuw., VB 42.000,-. Tel. 02666/1688 o. 1689

Die neue Caravan-Idee in Spanien, Prov. Almeria, eig. Caravanplatz 100 m², Dauercamp., Altersr.si., Pionierpr. Inf. Iberomil GmbH, D-3352 Einbeck, Haydnstr. 2, D-05561/2776. H



Dodge, nur Somm., Liebhaberfzg., Superzust., a. Extr., V8/190 PS, PKW-Zul., 4 Schlafpl., NP 85.000,-, VB 34.000,-. Tel. 0781/57706.

VW Karmann Gipsy TD, Bj. 5.87, 10000 km, 48.000,-. 0921/62682 H

Geschäftsverbindungen

Für Direktmontage und Vertrieb unserer hochwertigen Sedeco-Fahrzeug-Decore suchen wir **selbständige Vertriebspartner** für In- und Ausland. Wir bevorzugen aufgeschlossene jüngere Herren mit gestalterischem Geschick, die sich eine selbständige Existenz aufbauen möchten. Gute Verdienstmöglichkeiten und Gebietsschutz werden in Aussicht gestellt. **Image GmbH, Postfach 213, 8952 Marktoberdorf,** Tel. 08342/2030 H

Übernehme jede Inlandsüberführung von Pkws. Tel. D-0841/46184. H

Stellenangebote

„Für Leute mit Benzin im Blut."
Werden Sie mit uns selbständig.
Wir sind eine junge, ertragsstarke Handelsgruppe mit einem Umsatz von rund 100 Mio. DM. Zum weiteren Ausbau unserer Ladenkette suchen wir fur die Standorte DORTMUND, HAMBURG, FRANKFURT, BONN, STUTTGART und BERLIN ausgereifte und verkaufsstarke Persönlichkeiten zwischen 28 und 40 mit Hang zu Motorsport, Trecking, Freizeitmode. Neugierig geworden? Rufen Sie bitte unseren Berater, Herrn Leiwesmeier (0211/131085), an, der Ihnen gern alle Fragen beantwortet.

Die BMW Technik GmbH ist unserer Zeit immer einen Schritt voraus. Mit dem BMW Z1 geht eine Vision von uns in Serie. Wann kommen Sie zu uns?

	Aufgaben	Qualifikation
Modelleure/Designer	Sie arbeiten innerhalb von Arbeitsgruppen in folgenden Design-Bereichen: Exterior, Interior, Modelle in kleinerem Maßstab.	Wir erwarten Bewerbungen von Fachleuten auf nebenstehenden Gebieten, die neben überzeugenden handwerklichen und gestalterischen Fähigkeiten sehr viel Engagement und Flexibilität mitbringen. Sie sollten mehrere Jahre praktische Berufserfahrung aufweisen, kreativ und projektorientiert arbeiten können.

Nehmen Sie bitte Kontakt auf mit der BMW Technik GmbH, Postfach 400240, 8000 München 40. Senden Sie uns aussagefähige Unterlagen – berufliche und persönliche Daten, Gehaltswunsch, Telefonnummer und möglichen Eintrittstermin.

BMW Technik GmbH



Leserbriefe

An die Redaktion

Achtung Aufnahme

Keine Chance mehr für Verkehrssünder: Die Videowagen kommen
Heft 21, Seite 282

Wozu der ganze Schnickschnack des Herrn „Düsentrieb"? Soll die Polizei doch gleich eine generelle Fahrtenschreiberpflicht einführen oder überall Videokameras installieren.
Ich bin der Auffassung, daß die Polizei hier wieder einmal den Hebel am falschen Ende ansetzt. In Ihrem Artikel ist die Rede von „Dränglern". Was ist ein Drängler? In der Regel ein Autofahrer, der durch einen notorischen Linksfahrer am zügigen Fortkommen gehindert wird. Häufig sogar absichtlich.
Die Spezies dieser Behinderer zeichnet sich oft durch eine Kopfbedeckung im Auto aus (Prinz-Heinrich-Mütze) und Oma im Fond. Kapitäne auf großer Fahrt also, die mit anderen, die ihrer Meinung nach „rasen", Verkehrserziehung spielen.
Warum pickt Herr Neumann sich nicht einmal diese Perlen heraus, und warum wird die Behinderung anderer Autofahrer nicht viel drastischer bestraft?
Ist Herrn Neumann vielleicht einmal aufgefallen, daß, selbst wenn es sich um eine dreispurige Autobahn handelt, immer eine „Linksverschiebung" stattfindet, also mit abnehmender Tendenz von links nach rechts links „besetzt" ist?
Ich bin für einen Modellversuch. Ich bin nämlich dafür, auf Autobahnen das Rechtsüberholen zu gestatten und überzeugt davon, daß dann:
a) die linke Fahrspur frei sein wird;
b) wesentlich weniger verkehrsgefährdende Situationen auftreten werden mit einem entsprechenden Rückgang der Unfallzahlen;
c) der Verkehrsfluß spürbar flüssiger werden wird.

Dr. med. dent. R. Brockhaus, 5804 Herdecke

Doktrin der Abschreckung

Spezialgefängnis für Promillesünder in Norwegen
Heft 21, Seite 274

Mit Interesse las ich Ihren Bericht über Spezialgefängnisse für Promillesünder in Norwegen. Da ich sehr häufig mit dem Auto in das Ausland reise, kann ich auch einiges aus dem, wie ich meine, alkoholfeindlichsten Land in Westeuropa berichten. In diesem Land, wo Alkohol nur in Spezialgeschäften zu horrenden Preisen und in einigen erlesenen, zum Alkoholausschank berechtigten Lokalitäten zu erhalten ist, sind mir, vor allem des Nachts, ungewöhnlich viele angetrunkene Menschen aufgefallen. Orte dieses Geschehens waren öffentliche Plätze, Gaststätten und diverse Clubs. Natürlich ist es wohl allen Genannten hinlänglich bekannt, daß die in Ihrer Zeitschrift genannten drakonischen Strafen für das Führen eines Autos unter Alkoholeinfluß bestehen. Doch trotz dieser Tatsache sah ich recht häufig angetrunkene Personen in ein Auto einsteigen und losfahren. Hierin sehe ich die Bestätigung, daß gerade diese drakonischen Strafen eine nur recht mäßig abschreckende Wirkung haben – ja sogar oftmals das Gegenteil bewirken.

Klaus D. Groß, 4837 Verl

Test Honda Prelude 2.0i–16 4WS

Heft 20, Seite 20

Man merkt es ständig in Ihren subjektiven Test-Berichten, daß Sie japanische Autos immer unterbewerten, wesentliche Fakten einfach verdrehen oder weglassen und vieles ganz verschweigen.



„Unterbewertet": Honda Prelude 2.0i-16 4WS

Zum aktuellen Beispiel: Dieser neue Honda beweist wiederum, wie überlegen die Japaner bereits auf dem Automobilsektor sind. Trotzdem spielen Sie den Fortschritt, soweit es nur geht, herunter. Und zwar sowohl in Ihrem Test als auch im Test-Stenogramm. Die Bewertungen sind fast durch die Bank um eine Stufe zu tief.

Franz Mörtlbauer, 8017 Ebersberg

Auto und Technik

Teves bringt neue Scheibenbremse
Heft 21, Seite 20

Werbung kontra Wahrheit – hier scheint wieder einmal die Werbung zu siegen. Tatsächlich hat diese Bauweise nämlich einen uralten Zopf. Schon vor nunmehr 27 Jahren hatte Ate eine dann serienmäßig im damaligen Porsche 356 B „Carrera 2" eingebaute Bremse mit ringförmiger Scheibe und Innensattel sowie außen angreifendem Radträger entwickelt, wie sie damals auch in den Porsche-Wettbewerbsfahrzeugen eingesetzt wurde.
Vor allem drei Vorteile versprach man sich damals von dieser Bauweise: Weiterverwendbarkeit der für die bisherigen Trommelbremsen entwickelten Räder; das gegenüber herkömmlichen Scheibenbremsen etwas niedrigere Gewicht sowie die Möglichkeit einer Umgehung des damals noch bestehenden Patentschutzes für die bekannten Systeme von Dunlop, Girling und Lockheed. Übrigens offerierte wenig später die Firma Maico eine nach demselben Prinzip funktionierende „Innensattel-Bremse" zur Nachrüstung alter Volkswagen.
Nur: Durchsetzen konnte sich dieses System nicht; schon die Porsche C-Modelle und der 911 erhielten wieder „konventionelle" Scheibenbremsen, und das Ate-System verstaubte in der Schublade.
Auch hierfür gab es triftige Gründe: Zum einen machten fertigungstechnische Probleme dieses System teurer als die inzwischen schon in Großserie gebauten Außensattelsysteme, und zum anderen gerieten Wartung und Instandsetzung teurer.



„Uralter Zopf": platzsparende Scheibenbremse

So mußte beispielsweise zum Auswechseln der Beläge jedesmal der Bremssattel ausgebaut werden. Bedingt durch die Konstruktion des direkt an der Scheibe außen angreifenden Radträgers bestand bei allzu starkem Anziehen der Radmuttern eine erhöhte Gefahr des Verziehens der Bremsscheiben.
So verschwand diese Bauweise um 1963 wieder ganz still von der Bildfläche, um jetzt wieder als letzter Schrei aufzutauchen: Auch wenn sich die „neue" Ate-Bremse im Detail überarbeitet und aktualisiert zeigt, so kann sie doch ihre unmittelbare Abstammung von der seiner-

zeitigen Konstruktion nicht leugnen. Und als Fachmann muß man sich nach dem Sinn dieser als „platzsparend" angepriesenen Konstruktion fragen. Immerhin laufen heute fast alle Autos mit Scheibenbremsen – sind also vom Reißbrett her schon entsprechend ausgelegt, so daß der Vorteil der Platzersparnis allenfalls noch beim nachträglichen Einbau sticht.
Jedenfalls warte ich mit großer Spannung darauf, ob und wie sich dieses Konzept nun im zweiten Anlauf bewähren wird.

J.-Erhard Hofelich, 7000 Stuttgart

Abwärts

Beim Seifenkistenrennen spielt der Ladedruck keine Rolle

Heft 20, Seite 224 und Briefe

Mit dem Beitrag über das Seifenkistenrennen in Duisburg haben Sie eine gute Werbung für diesen Jugendsport getan. Ganz in Ihrer Nähe fand Anfang Oktober in Waiblingen die „Internationale Deutsche Meisterschaft" der Seifenkisten-



„Formel 1 der Seifenkisten": Formel X-Renner

Formel X statt. Die Formel X ist eine Weiterentwicklung der von Ihnen gezeigten Fahrzeuge. Sie sind die „Formel 1" der Seifenkisten und beruhen auf der Idee von Herrn Ing. Austen von der Firma Porsche. Diese Klasse wird in Deutschland vorwiegend in Baden-Württemberg gefahren. Die anderen Bundesländer ziehen jedoch bereits nach. Außerdem haben sich die Schweiz, Frankreich und Belgien angeschlossen.

Klaus Meyer, 7888 Rheinfelden

„Eine autofreie Welt ist unmenschlich"

Eine Runde auf der IAA mit dem Grünen-MdB Dr. Alfred Mechtersheimer

Heft 20, Seite 86 und Briefe

Wenn die leichtfertige Behauptung von Dr. Mechtersheimer, der Rückgang der Verkehrstoten sei „eher" auf den Ausbau des Rettungswesens und auf Verbesserungen in der Unfallmedizin zurückzuführen, richtig wäre, dann hätten die über 10 000 Verkehrstoten pro Jahr, die im Gegensatz zu 1970 heute nicht mehr zu beklagen sind, zu einem entsprechenden Anstieg der Schwerverletzten führen müssen. Davon kann jedoch keine Rede sein: Seit 1970 ist die Zahl der Schwerverletzten um fast 30 Prozent gesunken. Bei den Leichtverletzten ist es ähnlich.
Das System Straße ist also – bezogen auf die Unfallfolgen – seit 1970 wesentlich sicherer geworden, wobei vermutlich die Fortschritte im Rettungswesen, zum Beispiel die vom ADAC initiierte Luftrettung, einen gewissen Anteil haben.

Dipl.-Volksw. Götz Weich, ADAC-Hauptabteilung Verkehr, 8000 München

Sicherlich ist meine derzeitige Adresse ungewöhnlich, aber auch hier wird auto motor und sport gelesen. Zu den Aussagen von Dr. Mechtersheimer kann ich nur sagen: mit vielen Worten nichts gesagt. Hält er alle Autofahrer für unmündige



„Mit vielen Worten nichts gesagt": Mechtersheimer

Idioten, oder was soll das Gefasel von „Anleitung für den Fahrer".
Für ein paar schwarze Schafe müssen wohl alle herhalten. Außerdem ist es wohl nicht die Aufgabe von Automobilherstellern, ihre Kunden in Verkehrserziehung zu unterrichten. Vielleicht denkt der gute Mann mal darüber nach, wozu es Fahrschulen und Prüfer gibt, und vielleicht sollte man dort ansetzen.

Karl-Heinz Kremer, Dhaka, Bangladesh

Welt-Spiegel

Neuheiten aus aller Welt prägen das Bild der bedeutendsten Automobilausstellung

Heft 19, Seite 162

In Ihrer ironisch untermalten Beschreibung über die „Große Freiheit Nummer sieben" unterstellen Sie BMW die Absicht, vor allem die Konkurrenz aus Stuttgart überholen zu wollen. Obwohl mein Geschlecht mich nicht davon abhält, mich mit dem eigentlich „männlichen" Spielzeug zu befassen (es soll ja auch Frauen mit technischem Verständnis geben), ist mir unklar, welche Konkurrenz Sie meinen könnten, die BMW angeblich noch zu überholen hätte. Scheinbar ist die Entwicklung dieses Wagens so schnell an Ihnen vorbeigegangen, daß Sie nicht einmal mehr die berühmten Rücklichter zu sehen bekamen. Schade für Sie, sogar die sehen gut aus.

Edith Mehl, 4050 Mönchengladbach

Grüne Welle

Der alternative Verkehrsclub VCD setzt auf ein Anti-Autoprogramm

Heft 19, Seite 300 und Briefe

Die zutreffende Bezeichnung für den VCD dürfte wohl lauten: Verein chaotischer Denker.

Wolfgang Kunzmann, 8470 Nabburg

Spitzenspiel

Doppeltest BMW 750i L gegen Mercedes 560 SEL

Heft 20, Seite 8 und Briefe

Mit Überschwang feiern Sie den neuen BMW-Zwölfzylinder als besten Wagen der Oberklasse. Wie steht er da, der langjährige Dauersieger, der S-Klasse-Wagen von Daimler-Benz: Im direkten optischen Vergleich jedenfalls wirkt der Mercedes repräsentativer; der BMW dagegen mehr als Sieger gegen die Mercedes-Mittelklasse. Auch im Fahrverhalten vermittelt er das sichere, beruhigende Gefühl, das seine Fahrer so sehr schätzen und das sich von jenem eines kleineren Wagens so wohltuend abhebt.
Die Innenausstattung und Verarbeitung, das stellen selbst Sie fest, ist beim Mercedes gediegener und nicht so plastikbetont. Bei der Bewertung der Sitze klingt Ihre Enttäuschung durch, daß Mercedes – trotz Ihrer oftmaligen Beanstandungen – bisher beim eigenen Konzept geblieben ist, das Wert auf Entspannung auch nach stundenlangem Fahren legt. Aber das können Sie ja bei Ihren kurzzeitigen, flüchtigen Eindrücken nicht schätzen lernen. Was bleibt? Zwölf Zylinder fürs Prestige, Spitze über 250 km/h gegenüber „nur" über 245 km/h beim 560 SE.
Wer auf wirkliche Spitzenwerte beim Beschleunigen und in der Spitze sowie

Neu im Markt:
Ein Beitrag der Württembergischen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Jahr für Jahr ereignen sich auf unseren Straßen zwischen 300 000 und 350 000 Verkehrsunfälle mit Personenschäden und weit über 1,5 Millionen Verkehrsunfälle mit Sachschaden. Eine erschreckende Bilanz.

Alles spricht dafür, daß Absolventen eines SicherHeitsTrainings seltener in Unfälle verwickelt sind als Verkehrsteilnehmer »ohne«.

Deshalb wollen wir Pkw- und Motorradfahrerinnen und -fahrer zu einem SicherHeitsTraining motivieren und die Teilnahme honorieren. Denn:



Wer ein SicherHeitsTraining nach dem Kursprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) absolviert hat, erhält bei uns 10 Prozent SHT-Rabatt in der Vollkaskoversicherung

Über Einzelheiten zum Thema »SicherHeitsTraining« und »SHT-Rabatt« informiert Sie unsere Sonderbroschüre. Unser Tip: Gleich anfordern.



Württembergische
Versicherungen

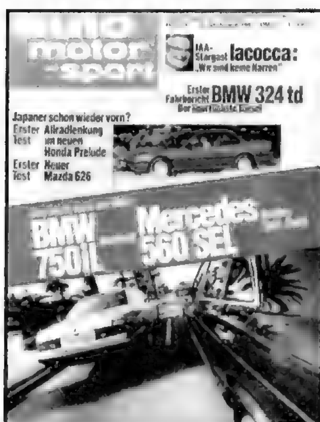
Johannesstraße 1–7, 7000 Stuttgart 1, Telefon (07 11) 6 62-1

Dynamik Wert legt, ist sowieso mit dem überlegenen Porsche 928 S4 weitaus besser bedient. Alles in allem: Viel Vorschußlorbeeren für einen Wagen, der in allen Belangen dem erst gerecht werden muß.

C. Merkl, 8501 Schwaig

Der neue BMW muß dem Mercedes offensichtlich haushoch überlegen sein, da ihm das Überholmanöver gemäß Ihrem Titelbild mit nur einem Hinterrad gelingt.

Karlheinz Sauer, 6423 Wartenberg



BMW 750i L: zwölf Zylinder, aber nur drei Räder?

Auch wenn Sie den neuen BMW 750i L noch so hochjubeln, Tatsache wird sein, daß dieser beim Gaswegnehmen ab einer Fahrleistung von 50 000 bis 80 000 Kilometern genauso aus dem Auspuff qualmen wird wie jeder BMW und daß der Gebrauchtwagenpreis in drei bis vier Jahren ebenso im Keller sein wird, wie es bei der alten Siebener-Reihe der Fall ist. Dieses Auto wird nie die Wertbeständigkeit, Solidität, Kompromißlosigkeit und Perfektion eines Mercedes erreichen, selbst dann nicht, wenn es 16 Zylinder hätte.

Erhard Döpp, 3556 Niederwalgern

Vor fünfzig Jahren mag es sinnvoll gewesen sein, Automobilmotoren mit zwölf oder gar mit 16 Zylindern (Cadillac) zu bauen. Inzwischen ist die Technik in Bezug auf den Massenausgleich von Kolben und Kurbelwellen derart fortgeschritten, daß die Unterteilung von etwa fünf bis sechs Liter Hubraum auf acht Zylinder das derzeitige Optimum darstellt.
Die Aufteilung von fünf bis sechs Liter Hubraum in zwölf anstatt in acht Zylinder ist somit kein technischer Fortschritt oder Notwendigkeit mehr, sondern vorwiegend eine Angelegenheit des sogenannten Sozialprestiges nach dem Motto: „Schön ist ein Zylinderhut, wenn man ihn besitzen tut."
Man freut sich mit BMW über den offensichtlichen Verkaufserfolg dieses Produktes und die richtige Einschätzung der automobilistischen Oberwelt. Die Firma Daimler-Benz sollte darauf mit einem Sechzehnzylinder-Modell antworten und nicht abwarten, bis etwa Cadillac zuvorkommt und sie mit ihrem Topmodell erneut im Regen steht.

Dr. jur. Gerd Haneberg, 7570 Baden-Baden

„Dann kann's ja nur besser werden"

Werkstätten-Test Teil 3
Heft 20, Seite 262

Zum Glück für die Alfa Romeo-Vertriebsgesellschaft in Frankfurt hat die Test-Giulietta das Rhein-Main-Gebiet weiträumig umfahren. Sonst hätte Ihr Ergebnis noch wesentlich schlechter ausgesehen. Hätte sich die Giulietta nämlich ins Autocenter Frankfurt verfahren, größte AR-Werkstatt der Region und interessanterweise ein Georg von Opel-Betrieb, wäre nicht auszuschließen gewesen, daß das Motorleben ernsthaft in Gefahr gebracht worden wäre, zumindest wäre es den Testern eventuell nicht erspart geblieben, ihren Aufenthalt in Frankfurt zu verlängern, weil Termine dort



Auf dem Prüfstand: Alfa Romeo-Werkstätten

nicht eingehalten werden. Aber nicht nur die Arbeit ist von katastrophaler Qualität, sondern auch die Preise liegen um rund 80 Prozent über denen eines zuverlässigen Hinterhofbetriebes in Mainz-Kastel, wo man für viel weniger Geld in der Lage ist, Ventile, Schaltgestänge und so weiter korrekt einzustellen.
Allein die Werkstätten-Situation in unserer Region hat schon zwei meiner Freunde veranlaßt, die Automarke zu wechseln. Alles in allem glaube ich, daß die leider nur noch wenig geliebten Fahrzeuge eine solch miese Werkstätten- und Händler-Situation nicht verdient haben. Aber wie lautete so treffend Ihre Headline „Dann kann's ja nur besser werden" – hoffentlich.

Rolf-J. Maier-Lenz, 6236 Eschborn

Ich möchte eine interessante Werkstatt-Erfahrung beisteuern, die Ihre aufschlußreichen Inspektionseindrücke im Falle Alfa Romeo ergänzt.
Für meinen GT 1600 Junior (Baujahr 1973) gab ich angesichts schlechten Geradeauslaufs, einseitig abgefahrener Vorderräder und allgemein schwammigen Fahrverhaltens bei der Firma Perschbacher, 6117 Schaafheim, Ende Mai dieses Jahres eine Einstellung der Vorderachse (Spur, Nachlauf) in Auftrag und lieferte zwei neue Vorderräder mit. Ich erhielt eine Rechnung über 4500 Mark, die größten Posten dabei waren Arbeitslohn (1995 Mark) sowie zwei Querlenker und Gelenke, vier Federn und zwei Stoßdämpfer.
Ohne daran zu zweifeln, daß einige der Arbeiten sinnvoll und als Voraussetzung für die Fahrwerkseinstellung notwendig waren, will ich folgendes bemerken:
Es wurden alle Bremsscheiben abgedreht und Bremsbeläge ohne Auftrag erneuert, ein neuwertiger Querlenker wurde ausgetauscht.
Das Fahrzeug läuft weiterhin schief, besitzt eine falsche Trimmlage, die Vorderreifen sind nach nun knapp 10 000 Kilometern wieder extrem einseitig abgefahren und nicht mehr verwendbar.
Ich bin mir darüber bewußt, daß ich mit meinem schon klassischen Alfa ein Auto bewege, bei dem Freud und Leid besondes ausgeprägte Formen annehmen können. Jedoch kann

ich nicht einsehen, daß damit schlechte Arbeit bei stark überhöhten Preisen zu entschuldigen ist.

Sebastian Bucher,
6114 Groß-Umstadt

Test VW Golf

Heft 20, Seite 62

Wenn VW etwas macht, was andere Hersteller schon längst vollzogen haben, geraten Sie gleich ins Schwärmen. Im Interesse Ihrer vielschichtigen Leserschaft sollten Sie hier in Zukunft objektiver sein. Wie Sie allerdings einen relativ hohen Anschaffungspreis mit sehr

„Magere Serienausstattung": VW Golf in Basisversion

guter Wirtschaftlichkeit in Einklang bringen, wird wohl das Geheimnis Ihres Redakteurs bleiben. Der VW-Slogan – „Da weiß man, was man hat" – kann sich nur auf den Preis beziehen, die magere Serienausstattung – von Ihnen mit „funktionell" bezeichnet – kann meiner Meinung nach damit nicht gemeint sein.

Rüdiger Bock,
5885 Schalksmühle

Was unter der Rubrik „Serienausstattung" zu finden ist, erscheint mir etwas lächerlich. Wenn Sie es für nötig halten, einen von außen einstellbaren Außenspiegel, eine heizbare Heckscheibe und verstellbare Kopfstützen gesondert aufzuführen, hätten Sie die Liste auch mit den Punkten „Seitenfenster links und rechts von innen zu öffnen" und „Lichtschalter am Armaturenbrett" bereichern können.

Michael Grund,
6700 Ludwigshafen

Dach ab zum Gebet

BMW Cabrio contra 325i: Was spricht eigentlich noch für die Limousine?
Heft 20, Seite 72

Journalisten rühmen sich doch gewöhnlich einer kritischen Haltung, die als Korrektiv in unserer Gesellschaft ihre Daseinsberechtigung darstellt.
Seit Jahren aber frage ich mich, wo diese kritische Haltung bleibt, wenn unkritisch sprachliche Unmöglichkeiten nachgeplappert werden, die irgendwann von sprachgefühllosen Kollegen in die Welt gesetzt und plötzlich Mode geworden sind. So findet seit einigen Jahren die unsinnige Kombination „in etwa" auch in Ihrer Zeitschrift eine zunehmende Verwendung. Das schmerzt beim Lesen in Auge, Ohr und Kopf. Lieber Herr Westrup: „Etwa" heißt „ungefähr". „Etwa" drei Mark sind „ungefähr" drei Mark. Wenn „in ungefähr" drei Monaten Neujahr ist, ist „in etwa" drei Monaten Neujahr.
Aber Cabrio und Limousine haben nicht „in etwa" den gleichen Wertverlust, sondern „etwa" den gleichen. Oder sagen Sie auch: Cabrio und Limousine haben „in ungefähr" den gleichen Wertverlust? Na also!

Günter Moll,
5100 Aachen

Lenk-Manöver

Zur Sache
Heft 20, Seite 3

Wie Gert Hack frage ich mich schon seit langem, wo der High Tech-Fortschritt noch hinführen soll. Ich kaufe seit einiger Zeit nur noch Gebrauchtwagen, da weder Fiat noch VW in der Lage sind, Garantiemängel ordentlich zu beheben. Ferner zeigen die Werkstätten-Tests und auch meine eigenen Erfahrungen, daß viele Betriebe schon mit Low Tech überhaupt nicht klarkommen.
Für mich steht fest: Ich werde kein Auto mit elektronischem Firlefanz, einer Allradlenkung oder sonstigen Ausstattungsüberfrachtungen kaufen. Ganz zu schweigen vom Allradantrieb. Den benötige ich einfach nicht. Mir scheint, beim derzeitigen High Tech-Wahn denkt kaum jemand daran, welche teuren Reparaturen so ein 50 000 Mark-Schlitten nach vier bis fünf Jahren verursacht.

Manfred Kopp,
7410 Reutlingen

Hilfe zur Selbsthilfe

Beispiel MG: Wie man für alte englische Autos noch zu Ersatzteilen kommt
Heft 18, Seite 192

Zu Recht monieren Sie die Praxis der Firma Heuten Autoersatzteile, die Preise für Endabnehmer ohne die gesetzliche Mehrwertsteuer anzugeben. Dies ist aber nach meiner Ansicht nicht lediglich ein „Schönheitsfehler", sondern stellt einen Verstoß gegen Paragraph 1 Absatz 1 der Verordnung über Preisangaben dar und ist daher rechtswidrig.

Reinhard Halbgewachs,
8700 Würzburg

Schlamm drüber

Schwarzer Ölschlamm führt zu kapitalen Motorschäden. Was kann der Autofahrer dagegen tun?
Heft 16, Seite 110 und Briefe

Als wirksame Maßnahme zur Vermeidung von Schlammbildung empfehle ich die Installation eines zusätzlichen Motoröl-Feinstfilters. Ich habe meinen Volvo 245 GL vor mehr als zwei Jahren damit ausgerüstet und bin fast 45 000 Kilometer ohne Motorölwechsel gefahren. Es wurde lediglich alle 10 000 Kilometer die Filter-Patrone erneuert.
Das Motoröl hat eine tabakbraune Farbe, und es gibt keinerlei Anzeichen einer Verschmutzung.

Norbert Teschen,
4330 Mülheim/Ruhr

auto motor sport

Herausgeber: Paul Pietsch, Ludwig Vogel †
Redaktionsdirektor: Ferdinand Simoneit.
Chefredaktion:
Helmut Luckner (Vorsitz), Dipl.-Ing. Gert Hack.
Geschäftsführende Redakteure:
Peter Frey, Werner Schruf.
Grafische Gestaltung: Robert Rettenmayr.
Autoren: Clauspeter Becker, Eckhard Eybl, Götz Leyrer, Klaus Westrup.
Test & Technik: Dipl.-Ing. Wolfgang König (verantwortlich), Dipl.-Ing. Lothar Brune, Peter Dzida, Thomas Fischer, Gerhard Gauss, Ing. grad. Burkhardt Hübner (Versuche), Peter Jahn, Hans-Peter Leicht, Michael Mehlin (Testwagen), Heinrich Sauer, Paul Schinhofen, Rudi Seufert, Ute Teichmann, Hans-Joachim Wiehager, Klaus Wießmann (Sonderaufgaben).
Service: Brigitte Klein (verantwortlich).
Magazin: Franz-Peter Strohbücker (verantwortlich), Adi Kemmer (Extra-Touren), Jörg Reichle, Andreas Richter (Wirtschaft).
Sport: Ing. grad. Bernd Ostmann (verantwortlich), Egon Zeimers.
Dokumentation: Uwe Roith.
Layout: Roland Wolf (Ltg.), René Fessler, Wilhelmine Lachmann, Eva Mastnak, Wolfgang Müssig, Jörg Rettenmayr, Henk Veerkamp.
Produktion: Hans-Jürgen Kuntze (Ltg.), Egon Miemietz, Karin Härer, Christine Oehling, Petra Ohlhausen, Ulrich Schneider, Martin Thaler.
Fotografen: Hans Peter Seufert, Reinhard Schmid, Wolfgang Drehsen, Heinz Binder, Wolfgang Wilhelm, Michael Moesch, Reinhard Klein.
Zeichner: Mark Stehrenberger, Michael Stirm, Lothar Hebel.
Ständige Mitarbeiter: Fritz B. Busch, Ulrich Petry, Heinz Prüller, Dr. Paul Simsa, Lothar Tönshoff (Bonn), Herbert Völker.
Korrespondenten
USA: Wallace Wyss (Marina del Rey), Walter Pfäffle (New York).
Belgien: Michael Stabenow (Brüssel).
England: Alan Brinton (Sevenoaks).
Frankreich: Jean Bernardet (Paris).
Japan: Hiroshi Kimura (Tokio).
Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG, Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Tel.: 0711/2043-0, FS: 722 036.
Redaktion: auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042, FS: 722 609 (nicht für Anzeigen). Tel.: 2043-241/267 Btx-Nr.: * 34200 #
Verlagsleiter: Richard Stolz.
Anzeigenleitung: Martin Fischer, Rolf Priesmann; für den Anzeigenteil verantwortlich: Helmut Fligg.
Regionale Anzeigenrepräsentanz:
Norddeutschland/Berlin: Holger Ritter, Wolfgang Reuß.
Nordrhein-Westfalen: Volker Neumann, Jürgen Werner, Renate Schwarz.
Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar: Joachim John, Holger Schlitter, Hans Vogt.
Baden-Württemberg: Hans J. Schottmüller.
Bayern: Hans Pedro van Vught, Michael M. Albrecht.
Schweiz: MPS Verlagsservice GmbH.
Vertriebsleiter: Rainer Bonhard.
Herstellung: Wolfgang Beckmann (Ltg.), Stephan Müller (verantwortlich). Heinrich Regan (Mch.).
Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.
Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.
auto motor und sport erscheint 14täglich, samstags.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.
Einzelheft DM 5,–.
Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 30,– (nur Bankabbuchung), jährlich DM 120,–. In Österreich öS 1000,–, in der Schweiz sfr 120,–, übriges Ausland DM 145,– (einschl. Porto).
Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.
Zahlungen erbeten an Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG, Stuttgart:
Postscheckkonto: 534 708, BLZ 600 100 70;
Dresdner Bank AG, BLZ 600 800 00, Konto 9 022 284;
beide Stuttgart.
Anzeigenpreisliste Nr. 40.
Gerichtsstand Stuttgart.



Ein BMW 316, wie es ihn noch nie gab. Mit i und Kat. Das i steht für L-Jetronic. Das Kat für geregelten Dreiwege-Katalysator. Beides sagt viel über das neue 4-Zylinder-Triebwerk des BMW 316.

Der 316 in Bestform. Mit i und Kat.

Die Stichworte lauten: mehr Dynamik, mehr Ökonomie, mehr Umweltfreundlichkeit. Gesteigerte Freude am Fahren nach bester BMW Manier.

Die L-Jetronic sorgt in jeder Tausendstelsekunde für die exakte Gemischaufbereitung. Elektronisch dosiert wird das Kraftstoff/Luftgemisch in die 4 Brennräume eingespritzt und mit höchster Präzision gezündet. Eine automatische Schubabschaltung sorgt für besonders wirtschaftlichen Umgang mit Kraftstoff. Nimmt der Fahrer z.B. bei Tempo 100 den Fuß vom Gas, geht der Verbrauch sofort auf Null.

Doch nicht nur hohe Effektivität zeichnet das 75 kW/102 PS starke 316i Triebwerk aus. Auch ausgesprochene Umweltfreundlichkeit zählt zu seinen Qualitäten. Der Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonden-Regelung kommuniziert mit der L-Jetronic und kontrolliert ständig das Verbrennungsergebnis. So kann die Gemischaufbereitung permanent neu geregelt werden. Der Vorteil: Leistung, Verbrauch und Emission bilden ein gleichbleibend optimales Verhältnis.

Ein Katalysator-Fortschritt, der praktisch ohne Leistungsverlust realisiert wird. Denn Freude am Fahren ist bei BMW eine unantastbare Größe.

BMW 316i Kat. Kauf, Finanzierung oder Leasing – Ihr BMW Händler ist der richtige Partner.

BMW in Btx ★ 20900 #






BMW

Neue Heimat

Vom texanischen Fort Worth ins schwäbische Ludwigsburg – über den Import eines gebrauchten Jeep CJ 5.

Der Trieb zum Jeep führt die beiden Deutschen nach zweitägiger Suche zu Odells 4-Wheel-Drive-Sales, Fort Worth/Texas.

Sechs Nachfahren des legendären Willys MB stehen auf dem Hof, keiner von ihnen hat je von der Blechschwächekrankheit Rost gehört. Die Preise liegen zwischen 4600 (Baujahr 1980) und 7000 Dollar (Baujahr 1985). Der rechts außen sieht besonders gut aus, nur das Preisschild an der Windschutzscheibe entspricht nicht den Vorstellungen der Interessenten. Noch nicht.

„Are we talking about real money?“ – Sprechen wir über richtiges Geld, fragt Jeep-Händler Frank Odell – US-Gebrauchtwagenhändler legen keinen Wert auf das Bezahlen mit dem guten Namen, Cash statt Plastik heißt das Motto beim Kauf aus zweiter Hand.

Das aus der verwaschenen Blue Jeans gezogene 100 Dollar-Bündel zeigt Wirkung. Bargeld lacht, oder money talks, wie die Amerikaner sagen. Frank zieht sich hinter seinen Schreibtisch zurück, öffnet seinen schwarzen Lederaktenkoffer und tippt Zahlen in einen Taschenrechner.

Das Feilschen beginnt. Es geht zu wie beim türkischen Teppichhändler: Die Käufer verlassen den Laden, trinken in den klimatisierten Räumen einer bekannten Schnellimbißkette eine Diät-Cola, kommen zurück und machen ihr letztes Angebot. Der Deal ist perfekt.

Um zehn bis 15 Prozent verringert sich der ursprüngliche Kaufpreis bei Barzahlung – Verhandlungsgeschick vorausgesetzt. Der niedrige Dollarkurs verführte in den letzten Monaten viele deutsche Urlauber zum Autokauf im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Die Preise sind niedrig, und das Angebot an gebrauchten amerikanischen Wagen ist groß. Aber auch englische Roadster, Porsche 356 und Mercedes SL stehen häufiger zum Verkauf.

Kalifornien heißt das Hauptziel der potentiellen Käufer, obwohl vielen Autos im Sonnenschein-Staat die salzhaltige Meeresluft gar nicht so gut getan hat.

Deshalb weichen immer mehr Autointeressenten auf die in weiten Teilen rostfreien Staaten Nevada, Arizona, New Mexico oder eben Texas aus, in denen vielfach auch mit günstigeren Preisen gerechnet werden kann. Ohne hilfreiche Freunde am Zielort, die Übernachtungsmöglichkeiten und Chauffeursdienste offerieren, führt der erste Gang zur Autovermietstation, denn die Verkaufsplätze der Gebrauchtwagenhändler liegen weit auseinander.

Ein Hotelzimmer bildet die Ausgangsbasis. Branchenfernsprechbücher, Kleinanzeigenteile der Tageszeitungen und die wöchentlich in jeder größeren Stadt erscheinende Ausgabe des Auto Trader (Gebrauchtwagen-Verkaufsmagazin mit Fotos) liegen ausgebreitet auf dem Wasserbett.

Das Schulenglisch übertreffende Sprachkenntnisse bringen Vorteile beim Telefonieren. Wer mühsames Durchackern der Kleinanzeigen und fernmündliche Kontaktaufnahme vermeiden will, fährt direkt an eine der Ausfallstraßen, wo meilenweit ein Händler neben dem anderen die blechernen Inkarnationen des amerikanischen Traumes anbietet.

Nach erfolgreichem Kaufabschluß möchten die meisten Neubesitzer ein paar Wochen den American Way of Drive genießen. Inspection-Sticker und Zulassung sollten dann noch bis zum Ende des USA-Aufenthaltes gültig sein.

Amerikanische Autos müssen einmal im Jahr zur sogenannten Inspection (vergleichbar mit einer Art TÜV-Prüfung), der Sticker ist an der linken Innenseite der Windschutzscheibe befestigt. Die Gültigkeit der Zulassung (registration) ist auf dem hinteren Kennzeichen vermerkt.

Falls beides in Ordnung ist, läuft die Eigentumsübergabe problemlos: Der Händler stellt vorläufige Papiere aus, die Originale schickt er eine Woche später nach, entweder an Freunde des Käufers in den USA oder direkt nach Deutschland.

Wichtig ist der Vertrag (bill of sale) mit Kaufpreis, auf dessen Summe in Deutschland zehn Prozent Zoll, 14 Prozent Einfuhr-Umsatzsteuer und ein Prozent Leuchtmittelsteuer fällig werden.

Ein Versicherungsschutz (je nach Agentur 50 bis 80 Dollar pro Monat) für die Dauer des Trips ist in Texas Vorschrift – in anderen US-Staaten wie Arizona oder New Mexico wird darauf kein Wert gelegt.

Nachdem die beiden deutschen Jeep-Käufer nach Dallas/Fort Worth geflogen sind, um den Wagen zu kaufen, wollen sie ihn natürlich möglichst von Texas aus nach Deutschland schicken. Ab Houston verkehrt alle 14 Tage das Autotransport-

Service-Tip:

Um das Pannenrisiko im Urlaub zu vermindern, empfiehlt sich der Besuch einer Tune-up-Masters-Station – mit Filialen im ganzen Westen der USA. Für 49,95 Dollar bieten diese Service-Stationen eine Vollwartung vom Öl- bis zum Zündkerzenwechsel, alles inklusive. Garantie gibt es obendrein: sechs Monate oder 6000 Meilen.

schiff „Rochester" der Reederei E. S. Binings.

Ein Agent (Adresse siehe Kasten Seite 218) übernimmt den Papierkram und kassiert die Frachtkosten (632 Dollar) nebst Provision (100 Dollar) und Hafengebühr (50 Dollar). Die Überführungskosten von Houston-Stadtmitte zum Hafen (rund 45 Meilen) in Höhe von 100 Dollar können Selbstfahrer mit Stadtplan und gutem Orientierungsvermögen sparen.

Im Hafen stellt man den Wagen auf einem Sammelplatz ab und läßt den Zündschlüssel im Schloß. Was bleibt, sind eine vom



Fotos: Loßkarn

Nach der Ankunft des Jeep geht es zum Zoll: Ein Beamter hilft beim Papierkram

Hafenmeister signierte Quittung und die Hoffnung, das Schiff möge die ferne Stadt Bremerhaven sicher erreichen. Andere Deutsche scheinen ebenfalls zu hoffen: Auf dem texanischen Hafengelände warten einige Fahrzeuge, vom Campmobil bis zum Jaguar E-Type, auf die Passage nach Deutschland.

Kurz bevor das Auto in Bremerhaven ankommt,

erhält der Privatimporteur die Ladepapiere (bill of loading) von dem amerikanischen Agenten per Einschreiben zugeschickt. Mit diesem Nachweis und der Unterstützung einer Spedition (100 Mark) darf der Jeep das Hafengelände im hohen Norden Deutschlands verlassen. Eine rote Nummer, als vorläufige Aufenthaltserlaubnis, ersetzt das texanische Originalschild. Wahlweise besteht die Möglichkeit, eine sogenannte Grenzversicherung abzuschließen: Für 97 Mark darf 15 Tage lang mit dem Original-US-Nummernschild gefahren werden.

Danach ist der Staat mit dem Kassieren an der Reihe: Etwa 25 Prozent Zoll und Steuern auf die Summe aus Kaufpreis (laut bill of sale) und Frachtkosten Houston–Stuttgart sind nach dem halbstündigen Ausfüllen von fünf Formularen mit diversen Durchschlägen fällig. Der Papierkram macht dank der hilfreichen Unterstützung der Bremerhavener Zöllner wider Erwarten keine Probleme.

Diese fangen erst an, wenn der Importwagen am Wohnort des Käufers eintrifft. Vor der Zulassung steht fast unüberwindlich der Technische Überwachungs-Verein. Um ein ausländisches Auto in Deutschland einzubürgern, muß es ein sogenanntes Vollgutachten nach Paragraph 21 bestehen. Die Kosten: 78,66 Mark ohne und 82,08 Mark mit Abgasmessung; dazu eine „Gebühr für Zeitaufwand" in Höhe von 67,26 Mark die Stunde.

Zwei Stunden begutachtete Dipl.-Ing. Matthias Gerst vom Stuttgarter TÜV den Amerikaner. Der Asylantrag wurde vorerst wegen erheblicher Mängel des Einwanderers abgelehnt. Obwohl der Jeep nicht unvorbereitet vor die gestrengen Augen der Prüfer trat: Ein Bosch-Dienst rüstete für knapp 1000 Mark die komplette elektrische Anlage auf deutschen Standard um. Trotz allem kommt keiner auf Anhieb durch. Die Entscheidungen der TÜV-Prüfer differieren von Land zu Land, von Stadt zu Stadt, ja selbst in der gleichen Stadt können die Ansichten über die Zulassungsfähigkeit eines Autos verschieden sein.

Die Rennerei von einer Stelle zur anderen kostet Zeit, Nerven und Geld. Für jede Fahrt mit dem ausländischen Wagen muß wieder eine rote Nummer beantragt werden. Der TÜV verlangt Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Anbauteile wie kleineres Nummernschild oder zusätzli-

Der Jeep-Händler mit dem deutschen Käufer. Bei Tune-up-Masters kostet die Vollinspektion 49,95 Dollar







Vom Porsche 356 bis zum Jeep CJ 5: Gebrauchtwagen warten im Hafen von Houston auf die Passage in die neue Heimat

Umbauten

Notwendige Umbauten zur TÜV-Vorführung:
- Lichtanlage nach deutschen Richtlinien umrüsten; Blink- und Standlicht vorne außen auf die Kotflügel, Warnblinkanlage mit Schalter am Armaturenbrett, zwei Rückstrahler hinten, gelbe Blinker hinten;
  manche Prüfstellen akzeptieren die amerikanische Ausrüstung, das spart etwa 1000 Mark Umbaukosten
- alle abstehenden Teile und scharfe Ecken abpolstern
- Schmutzfänger vorne und hinten befestigen
- Ersatzradplane mit Prallpolster versehen
- Fahrgestellnummer vorne rechts im Motorraum einschlagen
- deutsches Typenschild anbringen
- Tragfähigkeitsbescheinigung für die Reifen vom Hersteller besorgen

AXE. DAS DUSCH-GEL FÜR MÄNNER.

NEU



In drei individuellen Duftvarianten


MOSCHUS


AMBER


ORIENTAL

AXE. Der Duft, der Frauen provoziert.

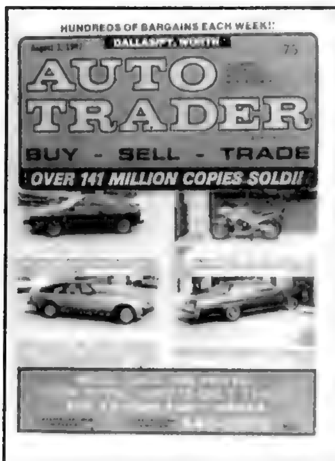
che Rückstrahler. Mit diesen Empfehlungen muß der Privatimporteur zum Regierungspräsidium – eine Ausnahmegenehmigung, falls überhaupt zu bekommen, kostet 50 Mark.

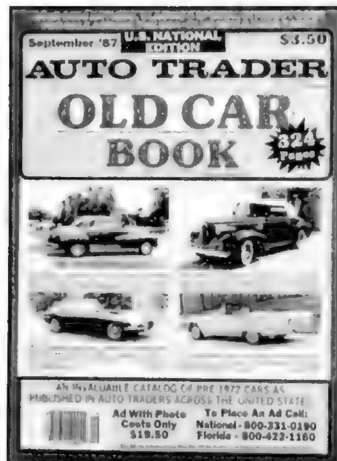
Irgendwann ist es dann doch soweit: Mit TÜV-Vollgutachten, Zoll-Unbedenklichkeitsbescheinigung, Ausnahmegenehmigungen des Regierungspräsidiums, US-Papieren und Versicherungsdoppelkarte steht der Zulassung eigentlich nichts mehr im Wege.

Wer sich den ganzen Ärger mit Umbau, TÜV und Ausnahmegenehmigungen sparen will, bringt seinen Wagen gleich nach der Verzollung zu einem US-Importprofi.

Allrad-Mayer in Erlangen und Auto-Forstner in Stuttgart wissen, was umzubauen ist, und sie haben gute Kontakte zum TÜV. Der Umbau in einer Werkstatt mit TÜV-Vorführung kostet zwischen 1200 und 1900 Mark, je nach Aufwand.

An die Herkunft des Ausländers erinnern jetzt nur noch die texanischen Originalnummernschilder – und die behält das Landratsamt bei der Zulassung. *Dieter Loßkarn*





Fundgrube bei der Suche nach gebrauchten Autos: die US-Gebrauchtwagenmagazine von Auto Trader

Adressen

Reederei in Houston:
E. S. Binings Inc.
1415 North Loop West
Suite 1200
Houston, Texas 77008
Telefon 713/861/2772

Agent in Houston:
H. E. Schurig und Co., Inc.
6362 Windswept
Houston, Texas 77057
Telefon 713/266/9433

Spedition in Bremerhaven:
Karl Gross
Columbusbahnhof II
2850 Bremerhaven12
Telefon 0471/4838/0

US-Gebrauchtwagen-Magazine:
Auto Trader, mit wöchentlichen Ausgaben (75 Cents) in jeder Stadt und monatlichen landesweiten Ausgaben (3,50 Dollar).
Trader Publications Subscription Department
P.O. Box 9003
Clearwater, Florida
34618-9003 USA

Aus eigener Tasche

Wann es sich lohnt, einen Unfallschaden selbst zu zahlen.

Noch vom Ärger im Büro gezeichnet, stürmt Michael Nilhelm aus dem Aufzug und zur Türe hinaus. Die Aktentasche fliegt in den Kofferraum seines weißen Lada Samara. Mit durchdrehenden Vorderrädern fährt er aus der Parklücke. Dann ein häßlicher Knall.

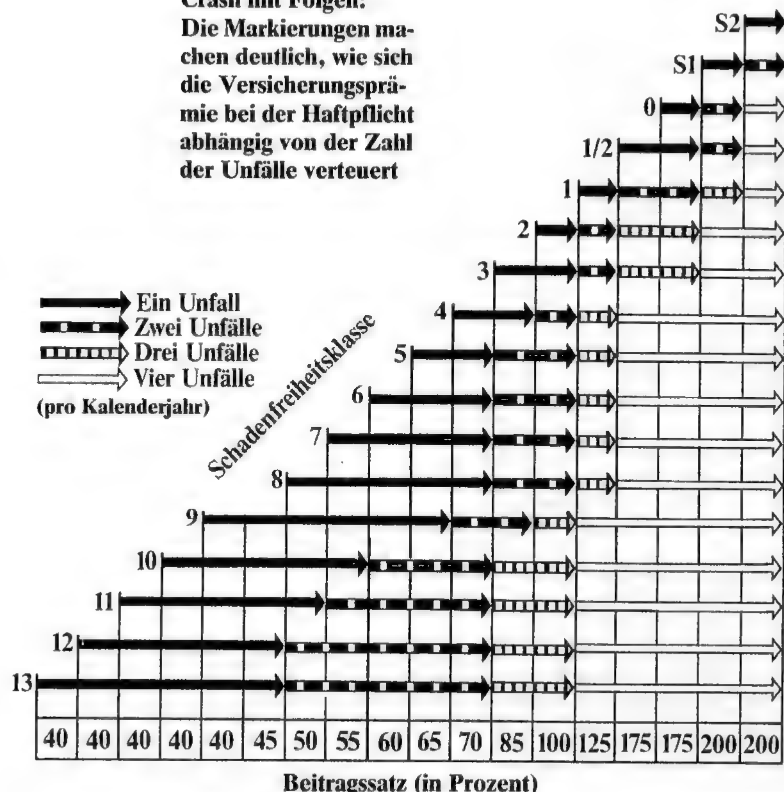
Der Besitzer des malträtierten Autos setzt sich mit seiner Werkstatt in Verbindung: Kotflügel ausbessern und lackieren 652,78 Mark, einschließlich Mehrwertsteuer.

Nilhelm ruft bei seiner Versicherung an und meldet den Unfall. Diese verspricht ihm eine sofortige Regulierung des Schadens. Ein Fehler mit Folgen für Nilhelm. Er hätte sich vorher die Tabelle „Klassengesellschaft: zahlen oder zahlen lassen?" ansehen sollen.

Der Lada-Fahrer zahlt eine Jahresprämie von 700 Mark und ist in Schadensfreiheitsklasse 8 (SF = 45 Prozent). Der Unfallschaden beträgt etwa 650 Mark. Bis 735 Mark wäre es, laut Tabelle, sinnvoll gewesen, den Schaden selbst zu bezahlen.

Reguliert die Versicherung, wird Nilhelm hochgestuft (siehe Grafik): Bei einem Unfallschaden im Jahr erhöht sich der Beitragssatz von 45 Prozent auf 70 Prozent. Erst fünf unfallfreie Jahre später überweist Nilhelm wieder die ursprüngliche Prämie. Das Bezahlen des Schadens aus eigener Tasche

Crash mit Folgen: Die Markierungen machen deutlich, wie sich die Versicherungsprämie bei der Haftpflicht abhängig von der Zahl der Unfälle verteuert





Nicht jeder Unfallschaden muß zur Regulierung der Haftpflichtversicherung überlassen werden. Durch Selbstzahlen kann der Schuldige in manchen Fällen den verdienten Prämienvorsprung behalten

So lesen Sie die Tabelle: Die persönliche Prozent-Einstufung (SF = Schadenfreiheitsklasse) in der Senkrechten wählen, den 100 Prozent-Prämiensatz in der Waagrechten und dann den Wert an der Schnittstelle markieren. Ist die Schadensumme geringer als die dort stehende Zahl, fährt der Selbstzahler besser

Klassengesellschaft: zahlen oder zahlen lassen?

Jahresprämie[1] 100 %	Klasse 0[2] 175 %	SF½ [3] 125 %	SF1 100 %	SF2 85 %	SF3 70 %	SF4 65 %	SF5 60 %	SF6 55 %	SF7 50 %	SF8 45 %	SF9 40 %	SF10 40 %	SF11 40 %	SF 12/13 40 %
400	200	540	580	420	540	400	300	360	400	420	300	120	60	20
500	250	675	725	525	675	500	375	450	500	525	375	150	75	25
600	300	810	870	630	810	600	450	540	600	630	450	180	90	30
700	350	945	1015	735	945	700	525	630	700	735	525	210	105	35
800	400	1080	1160	840	1080	800	600	720	800	840	600	240	120	40
900	450	1215	1305	945	1215	900	675	810	900	945	675	270	135	45
1000	500	1350	1450	1050	1350	1000	750	900	1000	1050	750	300	150	50
1100	550	1485	1595	1155	1485	1100	825	990	1100	1155	825	330	165	55
1200	600	1620	1740	1260	1620	1200	900	1080	1200	1260	900	360	180	60
1300	650	1755	1885	1365	1755	1300	975	1170	1300	1365	975	390	195	65
1400	700	1880	2030	1470	1890	1400	1050	1260	1400	1470	1050	420	210	70
1500	750	2025	2175	1575	2025	1500	1125	1350	1500	1575	1125	450	225	75
1600	800	2160	2320	1680	2160	1600	1200	1440	1600	1680	1200	480	240	80
1700	850	2295	2465	1785	2295	1700	1275	1530	1700	1785	1275	510	255	85
1800	900	2430	2610	1890	2430	1800	1350	1620	1800	1890	1350	540	270	90

[1]in Mark; [2]die Werte gelten für Versicherungsbeginn zwischen 2. Januar und 1. Juli; bei Versicherungsbeginn zwischen 2. Juli und 31. Dezember keine Rückstufung; bei Beginn am 1. Januar wie Klasse SF ½; [3]die Werte gelten für Versicherungsbeginn zwischen 1. Januar und 1. Juli; bei Versicherungsbeginn zwischen 2. Juli und 31. Dezember wie Klasse 0

wäre für ihn um einiges billiger gewesen.

Doch Nilhelm hat noch eine Chance. Wenn die Versicherung gezahlt hat, besteht die Möglichkeit, innerhalb einer Frist von sechs Monaten die Schadenssumme wieder zu erstatten. Nach Eingang der Zahlung gilt der Versicherungsvertrag wieder als schadensfrei.

Liegen die Unfallkosten unter 1000 Mark, muß die Versicherung den Abschluß der Regulierung und die Höhe der Summe bekanntgeben. Hat der Schaden mehr als 1000 Mark gekostet, erledigt das die Versicherung in der Regel automatisch, ohne Benachrichtigung des Versicherten. Deshalb ist es sinnvoll, sich einige Wochen nach einem Unfall bei der Versicherung zu erkundigen.

Eine kundenfreundliche Vertragsregel gibt es seit 1985 nicht mehr: den Rabatt-Retter. Fuhr ein Autofahrer viele Jahre schadenfrei, mußte er nach einem Unfall im Kalenderjahr auch weiterhin nur 40 Prozent zahlen; er rutschte von Schadenfreiheitsklasse 13 in SF 9. Heute wird der gleiche Autofahrer eine weitere Klasse tiefer gestuft, also SF 8, das entspricht 45 Prozent.

Um von Jahr zu Jahr in eine günstigere Schadenfreiheitsklasse zu gelangen, muß das Fahrzeug mindestens sechs Monate im Kalenderjahr zugelassen sein. Wer für einen geplanten Zweitwagen niedrigere Versicherungsprämien zahlen möchte, behilft sich mit folgendem Trick: Ein Motorrad unter zehn PS kaufen und immer sechs Monate pro Jahr angemeldet lassen. Die Versicherungsprämien in dieser Klasse sind sehr niedrig, und der Vertrag läßt sich ohne Probleme in ein paar Jahren auf ein PS-starkes Auto umschreiben. *Loß*

KENNZEICHEN: DOPPELZÜNDUNG

Der dritte Weg der Kraft.

DER NEUE ALFA 75 TWIN SPARK. 2,0 Da springt der Funke gleich doppelt: Pro Zylinder zünden gleichzeitig zwei Kerzen, räumlich voneinander getrennt. Neben Turbo- und Mehrventiltechnik ist die Doppelzündung der dritte Weg zu maximaler Leistung. Zusammen mit der Motronic und dem von Alfa Romeo entwickelten Phasenregler zur Ventilsteuerung wird so eine optimale Leistungsausnutzung erzielt. Was dabei herauskommt? Volle 200 km/h Spitze aus 109 kW/148 PS. Ein Drehmoment von 18 mkp, das bereits bei 3.000 U/min erreicht wird, und äusserst bescheidene Verbrauchswerte: 6,0 l Super bei 90 km/h, 8,4 l bei 120 km/h und im Stadtzyklus lediglich 9,9 l (DIN 700 30 auch bleifrei). Sein kraftvoller Auftritt ist serienmässig: Heckspoiler, Kotflügel-Verbreiterung und Schwellerleisten sowie ein 25%iges Sperrdifferential und Servolenkung. Sein Preis: DM 29.800,–*. Soviel Kraft müssen Sie erleben. Bei einer Probefahrt. Bei jedem Händler mit dem Kennzeichen: Alfa Romeo.



Alfa Romeo: Fahren aus Leidenschaft

*Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager.

Alfa 75 1,8 85 kW/115 PS, Alfa 75 2,5 V6 110 kW/150 PS, Alfa 75 1,8 Turbo Intercooler 110 kW/150 PS. Alfa Romeo empfiehlt Agip.

LINTAS:FRANKFURT

Steuervorteil sichern

Bis zu 550 Mark verschenken Autofahrer, die ihren schadstoffarmen Neuwagen erst nach dem 31. Dezember 1987 zulassen. Die Steuernachlässe für diese Wagen reduzieren sich nach diesem Termin um ein Drittel gegenüber dem heutigen Wert. Ab dem 30. September 1988 fallen die Steuervorteile für Personenwagen über zwei Liter Hubraum sogar ganz weg. Auch für Altfahrzeuge ist der 31. Dezember der Stichtag. Erfolgt die Nachrüstung für die Schadstoffgruppen „bedingt schadstoffarm Stufe A“ oder „bedingt schadstoffarm Stufe B“ rechtzeitig, kommt der Halter in den Genuß dauerhafter (Gruppe A) beziehungsweise einer auf drei Jahre begrenzten Steuerermäßigung (Gruppe B). Wer durch Nachrüstung die Stufe „schadstoffarm“ uneingeschränkt erreicht, erhält völlige Steuerbefreiung wie beim schadstoffarmen Neufahrzeug. Wer ein schadstoffarmes Neufahrzeug mit einem Hubraum von mehr als 1,4 Liter erst im Januar 1988 zuläßt, verliert rund 550 Mark Steuerersparnis, bei einem Wagen unter 1,4 Liter etwa 187 Mark. Bei Dieselautos ab 1,4 Liter Hubraum sind es 275, bei kleineren Fahrzeugen etwa 90 Mark.

Fiat-Sondermodelle

Unter der Bezeichnung Uno Elba, Panda Garda und Regata SX bringt Fiat drei Sondermodelle auf den Markt. Gemeinsam ist dem Trio eine Sonderlackierung in jeweils zwei verschiedenen Metallic-Farben mit passenden Stoff-Dessins im Innenraum. Alle Serien werden lediglich in begrenzter Stückzahl aufgelegt. Basis des Panda Garda ist der Panda 1000 CL mit dem 32 kW/44 PS-Fire-Motor. Zu den Zusatzausstattungen gehören ein rechter Außenspiegel, Radzierblenden vom Uno Super, Reifen der Größe 155/65 R 13, ein Fünfganggetriebe sowie Zierstreifen. Der Uno Elba, als Dreitürer ebenfalls mit dem Fire-Motor ausgestattet, besitzt von innen verstellbare Rückspiegel, in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger und Kühlergrill. Der Fünftürer hat den 1,5 Liter-Einspritzmotor (55 kW/75 PS) mit Dreiwegekatalysator. Der Regata SX basiert auf dem 90 Super i.e. Kat. Der SX hat Leichtmetallfelgen sowie ein elektrisch verstellbares Stahlschiebedach. Die Preise: Panda Garda 11 690 Mark, Uno Elba 12 990 Mark (dreitürig), 15 880 Mark (fünftürig), Regata SX 22 990 Mark.



Fiat-Sondermodell: Uno Elba als Fünftürer mit 1,5 Litermotor und Dreiwegekatalysator

Radarwarner bestraft

Personen, die Autofahrer vor einer Radarfalle warnen, machen sich einer Störung der öffentlichen Sicherheit schuldig. Dies entschied das Oberverwaltungsgericht in Münster. Das Gericht wies die Klage eines Mannes zurück, gegen den die Polizei wegen eines Schildes vorgegangen war, das er deutlich sichtbar in seinem abgestellten Auto angebracht hatte und mit dem er auf eine Radarkontrolle aufmerksam gemacht hatte. Laut Richterspruch hat der Mann auch die Polizei in Ausübung ihres Dienstes behindert (Aktenzeichen: 9a 2118/86).

Aufgerüstet

Bei Bedarf können künftig auch Käufer eines Rover aus der 800-Baureihe ihr Fahrzeug optisch aufrüsten lassen. Das im Austin Rover-Designcenter Canley entwickelte Stylingpaket umfaßt speziell geformte Stoßfänger mit tiefgezogenem Spoiler und integrierten Scheinwerfern vorne sowie eine neue Heckschürze mit Austrittsöffnungen für die Auspuff-Endrohre. Hinzu kommen breitere, gerillte Stoßleisten für die Wagenflanken, Seitenschweller und ein um die Kanten gezogener Heckspoiler. Produziert wird der Umbausatz vom Tom Walkinshaw-Racingteam. Der Kit, ausschließlich für Neuwagen ab Werk, kostet 4500 Mark.



Neue Optik auf Wunsch: Styling-Kit für die Rover 800-Baureihe

Sicherheitsbonus

Autofahrer, die eine Vollkaskopolice bei der Württembergischen Feuerversicherung AG haben, erhalten zehn Prozent Beitragsrabatt, wenn sie an einem Sicherheitstraining nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrats teilgenommen haben. Der Rabatt gilt seit dem 1. Oktober.

Schöner Schein

Die kostenlose Lichttestaktion findet in diesem Jahr noch bis zum 31. Oktober statt. Verkehrswacht, Autoclubs und Kraftfahrzeugbetriebe prüfen Scheinwerfer, Rückleuchten und Blinker. Mit von der Partie sind auch der Verband der Augenoptiker und das Grüne Kreuz, die auf die Bedeutung der Sehkraft des Fahrers aufmerksam machen.

In Treue fest

auto motor und sport-Umfrage: überwiegende Mehrheit für Inspektion in der Werkstatt.

Jeder 16. auto motor und sport-Leser läßt an sein Auto keine fremde Hand: Genau 6,2 Prozent der Leser machen die fälligen Inspektionen im Do-it-yourself-Verfahren.

Das ist eines der Ergebnisse einer Umfrage, in deren Verlauf das Werkstatt-Verhalten der Leserschaft erforscht werden sollte. Die wohl wichtigste Zahl der Umfrage dürfte indes die Werkstatt-Besitzer erfreuen: 93 Prozent der Befragten lassen die Inspektionen in einer Fachwerkstatt erledigen.

Gerade 0,4 Prozent entscheiden sich für die Tankstelle um die Ecke, und dem fachkundigen Bekannten übergibt zwecks Inspektion kaum einer der Befragten sein Auto.

Geht es um den vom Arbeitsumfang her weniger aufwendigen Wartungsdienst, läßt die Treue zur Fachwerkstatt spürbar nach. Hier hält immerhin jeder 20. Leser den Tankstellenservice für gut genug, um Ölwechsel, Kerzenwechsel und die vorgeschriebenen Sichtkontrollen vorzunehmen.



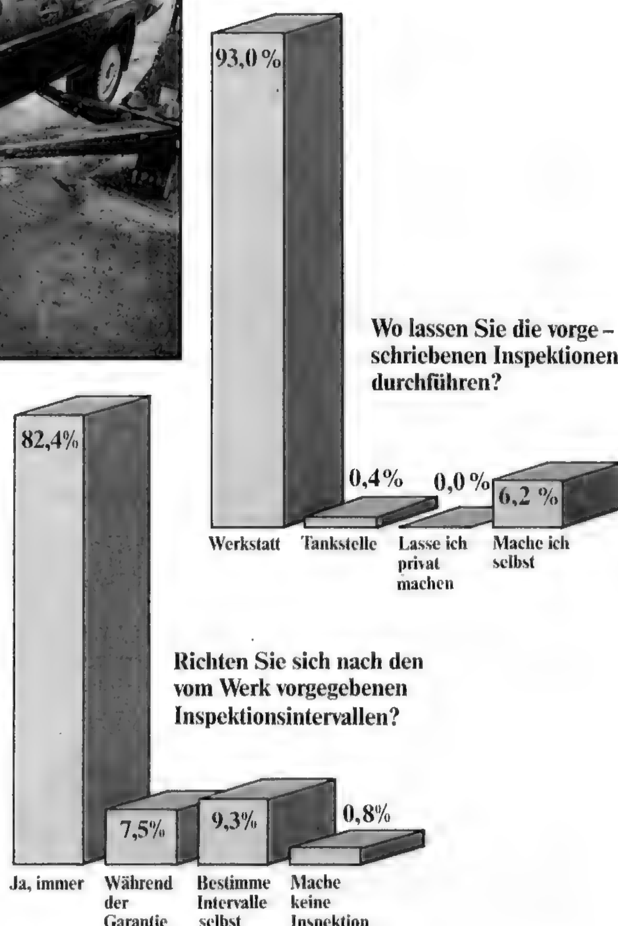
Der Anteil der Heimwerker steigt hier auf immerhin 9,7 Prozent, und eine Minderheit von 0,4 Prozent vertraut dem guten Bekannten.

Die genannten Zahlen treffen natürlich vor allem auf jene Leser zu, die sich immer nach den vom Werk vorgeschriebenen Inspektionsintervallen richten. Das sind zwar immerhin 82,4 Prozent, eine starke Minorität von 9,3 Prozent ist jedoch so frei, die Intervalle selbst zu bestimmen, und 7,5 Prozent der Befragten halten sich nur während der Garantiezeit an die Werksvorschriften. 0,9 Prozent halten Inspektionen gar generell für überflüssig. Kein Wunder – bei Stundensätzen zwischen rund 55 und 65 Mark.

Rund 93 Prozent der befragten Leser vertrauen ihr Auto einer Fachwerkstatt zur Inspektion an – nur 72,7 Prozent sind mit der Arbeit zufrieden

Das hohe Preisniveau, an dem zu gut 70 Prozent der Arbeitslohn für die Mechaniker und die sonstigen Personalkosten beteiligt sind, macht den Weg zur Fachwerkstatt für viele Autofahrer nicht gerade leicht. Immerhin muß fast jeder zweite der befragten Autofahrer durchschnittlich zwischen 250 und 500 Mark für eine Inspektion bezahlen (48 Prozent); mit bis zu 250 Mark werden 39,2 Prozent der Leser zur Kasse gebeten. Jeder zehnte Befragte legt sogar bis zu 1000 Mark auf den Kassentisch des jeweiligen Autohauses, und bei 1,8 Prozent muß die Arbeit der Vertragswerkstatt mit mehr als 1000 Mark für eine Inspektion honoriert werden.

Trotz der hohen Kosten, die im Durchschnitt



WO, BITTE, GEHT'S HIER ZUM MATTERHORN?

Daihatsu Rocky gibt es – zu attraktiven Preisen – als Station (Abb.), Wagon, Soft-Top oder Pickup. Mehr über den Rocky und weitere interessante Auto-Ideen von Daihatsu erfahren Sie bei einem unserer 530 Vertragshändler.



HOLTKAMP MÜLLER KENTENICH & MAY 5/87

Nehmen Sie den ersten Berg links und dann immer steil aufwärts. Und keinen Bammel vor den bis zu 85 % Steigung. Der Rocky schafft das. Und keine Sorgen wegen dem bißchen Schnee. Der zuschaltbare Allradantrieb ist schon mit ganz anderen Sachen fertiggeworden. Und keine Angst, daß Ihnen bei Minus 25° der Diesel versulzt. Der Rocky hat ein gut funktionierendes Diesel-Vorwärmsystem. Noch Fragen? Sprechen Sie mit dem Daihatsu Händler. Der kennt sich aus und lädt Sie garantiert zu einer Probefahrt ein. Als Vorgeschmack darauf, wie Sie diesen Winter garantiert über den Berg kommen.

Walter Hagen
Auto-Import und
-Handel GmbH,
Pestalozzistr. 25,
4150 Krefeld 1.

DAIHATSU ROCKY, DER AUFSTEIGER.

DAIHATSU

alle 20 000 Kilometer anfallen, halten 55,1 Prozent der Befragten die für eine Inspektion verlangten Preise – in denen zumeist noch extra durchgeführte Reparaturen enthalten sind – für angemessen. Ein gutes Drittel (33,9 Prozent) jedoch schätzt die durchschnittlichen Inspektionskosten als etwas zu hoch ein; immerhin 9,7 Prozent halten sie für viel zu hoch.

Daß die Werkstätten in Auftrag gegebene Arbeiten ordentlich durchgeführt haben, bestätigten 72,7 Prozent der an der Umfrage Beteiligten, und 84,6 Prozent stellten dem gebotenen Service ein gutes Zeugnis aus. Terminabsprachen wurden in 82,4 Prozent der Fälle eingehalten.

Eine geradezu dramatisch hohe Zahl ergab sich bei Reklamationen: Hierzu sahen sich immerhin 39,6 Prozent der befragten Leser gezwungen. 22 Prozent hatten den für die Werkstätten nicht gerade löblichen Eindruck, daß sogar mehr am Auto gearbeitet wurde, als nötig gewesen wäre – insgesamt gesehen Erfahrungen, die sich auch mit den Ergebnissen des großen auto motor und sport-Werkstätten-Tests decken (siehe Seite 272).





Daß Deutschlands Werkstätten, die im vergangenen Jahr Auslastungsraten bis rund 90 Prozent erzielten, von manchem Autofahrer häufiger als erwartet in Anspruch genommen werden müssen, zeigt die Zahl der Befragten, die einmal oder mehrfach innerhalb der vergangenen zwölf Monate außerplanmäßig in die Werkstatt mußten. Es war jeder zweite. Statistisch korrekt: 55,5 Prozent. *ger*

Gebrauchtwagen-Preise: Oktober 1987

Marke/Baujahr		Neupreis	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Alfa Romeo								
Alfa 33 1.3	4	17690	10900	9500	8200	7000	–	–
Giulietta 1.6	4	(22990)	13200	11400	9700	8200	–	–
Sprint 1.5	2	(24590)	14800	12800	10900	9200	–	–
Alfa 90 2.0	4	(29990)	17900	15600	13500	–	–	–
Spider 2000	2	31990	20200	17800	16000	13800	–	–
Audi								
80 CC/60 PS	4	(20995)	13350	11750	10350	8500	7150	6000
80 CC/75 PS	4	(21780)	14150	12350	11150	9250	7800	6500
80 CC/90 PS	4	(22705)	14350	12800	11500	9350	–	–
80 CD/90 PS	4	(24840)	15400	13500	11900	–	–	–
80 GTE/112 PS	4	(26170)	16300	14300	12400	9600	–	–
80 CC Diesel	4	(23095)	14800	13000	11350	9350	8050	6800
80 CC Turbodiesel	4	(25520)	16100	14100	12500	10100	8700	–
80 CC Quattro	2	(29850)	17700	15600	12900	–	–	–
80 GL Coupé/90 PS	2	(25210)	15900	14000	12500	10000	8300	–
90/115 PS	4	(29435)	17800	15600	13500	–	–	–
100 CC/75 PS	4	28030	17000	14800	12800	11000	9400	–
100/90 PS	4	27495	16500	14400	12600	11000	–	–
100 5E/138 PS	4	32355	19800	17200	15000	12500	10600	–
100 Diesel	4	31475	19200	16800	14500	12400	10400	–
100 Avant 5E/138 PS	4	35110	21400	18500	15800	13200	–	–
200 Turbo	4	52510	30500	26000	22000	18600	–	–
Quattro/200 PS	2	81515	47500	41400	35200	28400	22000	17800
Austin Rover								
Mini Mayfair Sport	2	11800	7850	7000	6100	5300	–	–
Metro Surf/1000 L	2	12295	7800	6900	5050	4350	3750	3150
Rover Vanden Plas	4	(37990)	20500	17400	14600	12000	9600	7400
Rover 3.5 Vitesse	4	(44895)	25000	21500	16800	14000	–	–
BMW								
318i	4	27450	17400	15200	13300	11400	–	–
320i (129/125 PS)	4	31550	20700	18300	15200	13400	–	–
323i (150/143 PS)	2	(31100)	–	18300	15900	13900	10350	8500
325 i	2	38150	24400	20600	–	–	–	–
518i/518	4	28300	17000	14800	12800	9400	7800	6400
520i (129/125 PS)	4	33650	20400	17800	14000	11800	9800	8000
525i/525	4	40000	22200	19000	15600	12800	10600	8200
525e	4	35650	21200	18000	14400	12000	–	–
528i	4	45800	26000	21000	17800	14500	11800	9200
628 CSi	2	(67000)	39000	34000	29200	25600	22600	–
635 CSi	2	79050	45200	39800	34500	30500	26500	–
728i	4	(49150)	25800	22500	18600	15500	12400	9600
735i	4	(62050)	32000	27600	22800	18600	14800	11800
Citroen								
2 CV Club	4	8950	6000	5400	4500	3900	3300	2750
Visa 11 RE	4	(12680)	–	7450	6500	5650	–	–
GSA Break Special	4	(15090)	9150	8000	6850	5750	4750	–
BX 16 TRS	4	23720	14600	12700	9900	8500	–	–
BX 19 RD	4	21250	13600	12100	10600	9000	–	–
CX 25 GTI	4	34070	20000	17300	13600	11400	–	–
Daihatsu								
Cuore 60/55	2	(9390)	–	5350	4500	3750	3050	2350
Charade TG	2	(12340)	7900	7050	5750	5000	–	–
Fiat								
126	2	8100	5100	4500	3950	3400	2900	2350
Panda 34 CL	2	(9990)	6650	5900	5200	4500	3750	3100
Panda 45 CL	2	(10690)	7150	6300	5550	4900	4100	3450
Uno 45	2	13190	9000	7150	6300	5450	–	–
Uno 70 SL	4	(15990)	10650	9600	–	–	–	–
Ritmo 75 Super	4	(17690)	11200	9900	8000	6900	–	–
Ritmo 105 TC	2	(18550)	11300	9800	8400	7100	–	–
Regata 100 Super	4	(20590)	13100	11550	10100	8700	–	–
Argenta 120 i.e.	4	(23800)	–	10700	8900	7200	–	–
Pininfarina Spider i.e.	2	(27980)	21000	18600	16600	14600	12800	–

Die Notierungen entsprechen Privatmarktpreisen und gelten für unfallfreie, betriebs- und verkehrssichere Autos mit rund 15 000 km pro Jahr, die noch für zwölf Monate nach § 29 der StVZO abgenommen sind und deren Reifen noch mindestens vier Millimeter Profiltiefe besitzen. Alle Werte sind unverbindlich und ohne Gewähr. Quelle: eurotax/Schwacke, Frankfurt. Preise in Klammern: Modell wird nicht mehr produziert. 2 / 4 = Anzahl der Türen

Marke/Baujahr		Neupreis	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Ford								
Fiesta L 1.0	2	(13815)	9450	8600	7800	7050	5650	4750
Fiesta S 1.1	2	15740	10150	8950	8000	7100	5900	4950
Fiesta XR-2	2	(18030)	12050	10750	9650	7500	6350	5300
Fiesta L Diesel	2	(16455)	11150	10050	9150	–	–	–
Escort Laser/69 PS	2	(15055)	9850	8750	7550	6700	–	–
Escort XR 3i	2	24140	15500	12350	10800	9400	8100	–
Orion 1.3 GL	4	(17810)	11050	9650	8300	7000	–	–
Capri Super Inj.	2	(29050)	–	–	15150	12950	10950	8850
Sierra L 1.6	4	(20520)	13150	11450	9950	8700	7500	–
Sierra L 2.0	4	(21225)	13400	11700	10100	8600	7250	–
Sierra L 2.3 D	2	(21360)	13050	11350	9700	8150	–	–
Scorpio CL 1.8	4	(25455)	16000	14100	–	–	–	–
Scorpio 2.8i Ghia	4	(40395)	25400	22300	–	–	–	–
Granada 2.8i Ghia	4	(35050)	–	14800	12500	10500	8600	6800
Honda								
Civic 1.3 L	2	15590	10250	9100	8050	–	–	–
Accord EX	4	24090	15600	13600	9800	8550	7200	–
Jaguar								
XJ 4.2	4	(59400)	35000	30200	24800	21000	17500	–
XJ S HE	2	91000	52500	45400	38700	32500	27200	21000
Lada								
Nova JR	4	8495	5450	4750	4050	3350	2700	2050
Lancia								
A 112 Junior	2	(10990)	7100	6300	5400	4750	4100	3500
Delta 1300	4	(16990)	10400	9100	7800	6550	5300	4300
Prisma 1600	4	(20990)	13100	11500	10100	8700	–	–
Mazda								
323 LX 1.3	4	15495	10250	9150	7550	6600	5700	4850
626 LX 1.6	4	(18500)	11600	10000	8800	7600	–	–
626 GLX 2.0	4	(20750)	13150	11250	9800	8450	–	–
Mercedes-Benz								
190	4	31498	21800	19800	17800	–	–	–
190 E	4	34576	24400	22000	19800	18000	–	–
190 E 2.3–16	4	(58140)	38600	35000	30800	–	–	–
190 D	4	32148	23200	21200	18600	17000	–	–
200	4	(28329)	–	15200	13700	12200	10400	9000
230 E	4	(31749)	–	16600	14800	13100	11400	9600
250	4	(33288)	–	16400	14100	11900	9800	7700
280 E	4	(39900)	–	19700	17300	15000	12800	10300
280 CE	2	(45657)	–	27100	24200	21300	19200	16400
200 D	4	(28888)	–	17600	15600	13800	11800	10000
200 T	4	(33630)	–	19000	17000	15400	13600	11800
300 D	4	(33402)	–	19800	17500	15200	13200	11400
300 TD Turbo	4	(46113)	–	27200	24600	21500	19400	16600
280 S	4	(47743)	–	24600	21800	19400	17000	14600
280 SE	4	(52041)	–	27800	25000	22000	19500	16500
380 SE	4	(65949)	–	34600	30200	25600	22600	19600
500 SE	4	(72162)	–	36800	32800	27800	24600	21000
500 SEC	2	(94620)	–	56600	51600	45400	41600	37400
280 SL	2	(58995)	–	39200	35800	33200	30400	27800
500 SL	2	(84075)	–	52800	48500	43500	39400	36500
Mitsubishi								
Colt 1200 GL	2	(13990)	9250	8200	7350	5450	4650	3900
Colt 1400 Turbo	2	(16650)	–	–	7800	6600	5600	–
Galant 1600 GLX	4	18990	11600	10200	9000	–	–	–
Space Wagon	4	(23390)	13800	12000	10400	–	–	–
Nissan								
Micra GL	2	(12195)	7900	7100	6350	5700	–	–
Cherry GL	2	(13795)	9050	8050	7150	6250	5400	–
Sunny GL	2	(15445)	10100	9000	8000	7000	6100	–
Laurel SGL 2.8 D	4	27195	16400	11200	9600	8100	6800	5600
300 ZX/280 ZX	2	(42995)	27600	24500	21500	14800	12600	10600
Opel								
Corsa GL/45 PS	2	(13980)	9300	8300	7500	6700	–	–
Corsa LS/55 PS	2	(13853)	8950	7900	6950	6100	–	–
Kadett D 1.2 L	2	(13550)	–	–	6200	5650	5000	4350
Kadett D Diesel	4	(15855)	–	–	7850	6950	6000	–
Kadett E GL/60 PS	2	(15895)	11000	9900	8800	–	–	–
Kadett E GL/75 PS	4	(17805)	11850	10550	9300	–	–	–
Kadett GSi	4	(23800)	16200	14350	12900	–	–	–
Ascona 1.3 LS/75 PS	2	(17300)	10300	9000	7750	6550	5650	4750
Ascona 1.6 GL/90 PS	4	(19941)	12750	11250	9850	8400	7300	6250
Manta GSi/GTE	2	23655	14950	13050	11250	9550	8100	6200
Rekord 1.8 LS/75 PS	4	(21685)	12100	10450	9050	7550	6450	–
Rekord 2.0 GL/100 PS	4	(23204)	13600	11700	10250	8700	7500	–
Senator 3.0 E	4	(42398)	23450	20450	17650	15450	–	–
Monza 2.5	2	(39295)	22750	19950	17650	14350	11650	9250

Marke/Baujahr		Neupreis	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Peugeot								
205 GL	4	14675	9950	8100	7100	6150	–	–
205 GR	4	16375	11100	9100	8000	7050	–	–
205 GTI	2	22100	15050	13450	11050	–	–	–
205 GRD	4	17800	12150	10950	9700	8550	–	–
305 GLD	4	(19920)	12200	10650	9250	7900	6650	–
505 GR	4	(23095)	–	11300	9500	7900	6300	–
505 GTI	4	29385	16900	14700	11300	9500	7400	5800
604 GTI	4	(36950)	–	16800	11400	11400	9000	6800
Porsche								
911 SC	2	(57807)	–	–	–	32600	29800	26600
911 Carrera	2	80500	49500	44500	39800	36500	–	–
911 Carrera Cabrio	2	90800	56800	51200	45800	41400	–	–
911 Turbo	2	131000	81500	72800	64500	57000	50800	44600
924 S/924	2	(44590)	28800	25800	19200	17000	14800	12800
928 S	2	(100000)	63800	56400	48200	43200	37200	32200
944	2	(45350)	–	27800	25000	22200	19800	–
Renault								
R 4 GTL	4	12350	7450	6450	5500	4600	3400	2650
R 5 TL	2	(12740)	8200	7300	5300	4450	3600	2800
R 9 GTL	4	16000	10000	8800	7050	5850	4800	3800
R 11 TXE	2	(18750)	12100	10600	9150	7750	–	–
R 18 GTL	4	(18350)	10650	9250	7850	6450	5150	3900
R 20 TX	4	(27150)	–	–	8600	7000	5400	4000
R 30 TX	4	(32800)	–	–	10900	8900	7000	5100
Fuego GTX	2	(25550)	15200	13100	11200	9400	7600	6200
Saab								
900i/GLi	4	31250	18000	15800	13600	11600	9600	7700
900 Turbo	4	40700	24000	20800	16800	14500	12400	10000
Seat								
Ronda 1.5 GLX	4	(15190)	9050	7950	6800	–	–	–
Skoda								
105 S	4	(7450)	4700	4100	3550	3000	–	–
Subaru								
Sedan 1800 4WD	4	23200	15100	13300	11700	–	–	–
Suzuki								
Alto GL	4	(9269)	5950	5250	4600	4000	–	–
Swift 1.0 GL	2	(12145)	7700	6750	6000	–	–	–
SJ 410	2	17795	11750	10500	9200	–	–	–
Talbot								
Samba Cabrio	2	(19900)	12300	10800	9400	8100	–	–
Horizon GL	4	(14150)	7550	6450	5350	4350	3400	2500
Toyota								
Starlet DLX/DL	4	14190	9600	8600	6300	5350	4400	3550
Tercel 4WD	4	21990	13600	11900	10300	8800	7500	–
Corolla DX	2	15670	10200	9100	–	–	–	–
Celica Supra 2.8i	2	(35320)	21400	18600	15800	13000	10600	–
Volvo								
360 GL/GLS	4	(22390)	13950	12250	10150	8550	6950	–
245 GL D6	4	34740	22200	19200	16600	14400	12300	10300
740 GL	4	32990	19800	17300	14800	–	–	–
760 GLE Turbo D	4	(48600)	31000	27000	21200	18000	14600	–
VW								
Käfer 1200 L	2	(11130)	–	6750	6000	5300	4700	4100
Polo CL/45 (40) PS	2	13880	10450	9350	8250	7400	6600	5900
Polo CL/55 PS	2	14615	10900	9800	8800	7800	6950	6200
Polo GT/75 PS	2	17610	12600	11250	10000	8700	7550	–
Derby CL/55 PS	2	(15370)	–	–	8400	7350	6500	–
Golf C/55 (50) PS	2	15265	10500	9400	8400	7400	–	–
Golf CL/75 (70) PS	2	17655	12250	11000	9850	8800	–	–
Golf GTI	2	24215	16400	14800	13000	10400	8800	7100
Golf Carat/90 PS	4	(24885)	16800	15200	13800	–	–	–
Golf Cabrio/75 PS	2	25780	16600	15200	13800	12500	–	–
Golf Cabrio/112 PS	2	29880	19800	17800	16000	14400	12800	–
Golf C Diesel	2	17325	11750	10600	9500	8500	6700	5850
Golf C Turbodiesel	2	19840	13250	11900	10700	9550	7100	–
Jetta CL/90 (85) PS	4	20510	13850	12400	11050	7900	6800	5800
Jetta CL Diesel	2	19525	12850	11450	10150	7600	6600	5600
Scirocco GTX	2	27840	17850	15850	13750	11850	–	–
Passat CL/60 (55) PS	4	(19635)	12850	11350	9600	8400	6950	5850
Passat GL Diesel	4	25020	16300	14700	11700	10150	8700	7650
Passat Variant 1.6 GL	4	24065	16400	14650	12300	10750	9300	8000
Passat Variant 2.0 GL	4	28220	18350	16250	13900	12200	9350	7650


COURSE REC.
125270


LEG
TIME
FLAG
START



Völlig losgelöst

Immer volle Pulle und kein bißchen Angst: Auto-Elektronikspiele und der Sekundentraum, Niki Lauda zu sein.

Von Jörg Reichle

Ein Vorstadtabend wie so viele. Kneipenstimmung. Ein paar Typen an der Theke drehen gelangweilt ihr Glas Bier zwischen den Fingern und drücken die wer-weiß-wievielte Zigarette im Aschenbecher platt. Irgendeiner erzählt was, und keiner hört zu. Auch recht. Und dann kommt L. Er bleibt am Eingang stehen, bis hinter ihm die Tür ins Schloß fällt, übergeht mit einstudierter Gleichgültigkeit das halbe Dutzend Köpfe, das sich in seine Richtung dreht. Er durchquert den Raum mit wiegendem Gang und brummt im Vorbeigehen über die Schulter: „Joschi, ein Pils." Und dann steigt er ein.

Supermann im Cockpit und die Maschine voll im Griff: Dank Mikroelektronik nähern sich die Fahrautomaten der perfekten Illusion von Raum und Tempo

Mit lässigem Finger ein Geldstück eingeschoben und ab geht's, woouw, der rechte Fuß aufs Pedal gepreßt, die mittelschnelle Rechts optimal genommen. Rechts und links fliegen Häuser vorbei, eine Reklametafel, Bäume in rasendem Tempo. Den Laster verfehlt er um ein Haar. Mann, das war knapp.

L.'s Fuß steppt volle Beschleunigung, beide Hände krallen sich ums ellipsenförmige Lenkrad, die Augen sind zu schmalen Schlitzen verengt. Im blassen Gesicht zuckt blauer Widerschein. Die Asche seiner Zigarette fällt unhörbar ins Bier. L. wird es nicht merken, weil er am Schluß, sichtlich erschöpft, seinen Rundenrekord von letzter Woche unterboten haben wird und ihm die Kumpel sowieso ein neues Bierchen spendieren. Der Abend ist gerettet, der Frust vom Tag wiederaufgearbeitet. ▷

Fotos: Neumann, Falk

Auto-Elektronikspiele

So wie L. gibt es viele. Man findet sie in der Vorstadtkneipe, der Spielhalle in der Stadt, in Kinofoyers und Supermärkten und wo sonst noch ihr Drang nach ungebremstem Draufgängertum, der Sekundentraum von einem Niki Lauda, besonders deplaziert wirkt. Die Suche nach dem Gefühl, Herr der Dinge zu sein, findet in einem solchen Fall Erfüllung vor magischen Bildschirmen. Darüber, meist in schreienden Farben, stehen Namen wie „Road Blasters“ und „Super Sprint“, „Out Run“ und „Le Mans“, große Welt und der Klang von Abenteuer im düsteren Neonlicht.

Rund 10 000 dieser Raser-Maschinen gibt es in der Bundesrepublik, die auf flirrenden Mattscheiben dem männlichen Risikodrang Schweißperlen auf die Stirn befördern. Daß hier das einzige Risiko darin besteht, sich an einem der zahlreichen Hebelchen einen Fingernagel abzubrechen – vergessen. Ist man erst einmal gepackt vom aufreizenden Dröhnen der Maschine und dem rasenden Wagen, der den Lenkbewegungen am kleinen Plastikvolant hektisch folgt, ist man unterwegs zur perfekten Illusion. Und erlaubt ist, was gefällt. Seit die Auto-Automaten zusammen mit den anderen Illusionsmaschinen Anfang der siebziger Jahre in Mode kamen, als Spielhallen zu Hunderten aus dem Boden schossen, hat sich der Bildschirm-Verkehr nicht wesentlich langsamer entwickelt als der echte. Mikro-Prozessoren machten auch das möglich. Klaus-Dieter Pietzka, PR-Leiter des Branchenführers Gauselmann: „In puncto Bildqualität hat man heute ganz andere Möglichkeiten. Dank Mikroelektronik sind aber auch die Spielinhalte viel komplexer und kreativer geworden.“

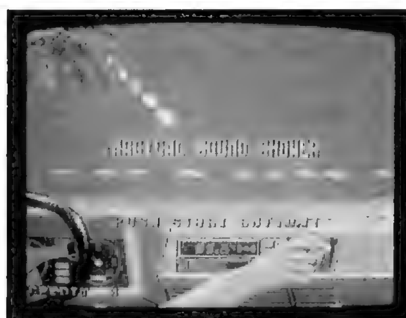
Und weil schon von Mikroelektronik die Rede ist, fällt der Schluß auf den Herkunftsort der rasenden Bilder nicht schwer. Pietzka: „Mehr als 90 Prozent der Geräte werden aus Japan importiert.“ Kein Wunder, daß die Bedienungsanleitungen auf den Telespielen nicht viel anders aussehen als die Beschriftungen auf dem Armaturenbrett eines fernöstlichen Autos. Alles in englisch und möglichst viel auf einmal. Franz, der gerade eben in Le Mans seinen dritten Rausflug programmgemäß unversehrt überstanden hat, stört das nicht im mindesten. „Ich kann zwar kein Englisch“, sagt er und peilt schon wieder mit Vollgas die Schikane an, „aber was ein Freispiel ist, weiß ich auch so.“



Rasende Comic-Welt aus Sprechblasen, Symbolen und verwirrendem Zahlengeflimmer. Für eine bis zwei Mark pro Spiel sind Gegner zu eliminieren, Öllachen zu überwinden oder auch nur Rennstrecken in optimaler Zeit zu bewältigen









Leider wird es nichts mit dem Freispiel, die Schikane verträgt eben kein Vollgas.

Spielautomaten zu bauen ist offenbar eine kreative Sache, und so ähneln die modernsten unter ihnen heute eher Miniversionen von Raumkapseln als dem guten alten Flipperautomaten. Nicht nur, daß Sommer- und Winterlandschaften dreidimensional in wahnwitziger Eile durchfahren werden, bei Geräten der neuen Generation bewegen sich der Fahrersitz und das Instrumentenpult gleich mit. Im „Out Run“ der neuesten Bauart ertönt dazu noch Musik aus den Kopfstützen, in Stereo versteht sich und nach Wunsch des Fahrers. Wer zu schnell ist und rausfliegt, spürt das nicht nur am Geld, sondern auch am Hintern. ▷

MEPHISTO®

DAS LAUFWUNDER

MEPHISTO

RUNOFF

MARC TITEUX

Höchster Laufkomfort stand an erster Stelle des Anforderungsprofils, denn das wahre Profil eines Sportschuhes zeigt sich nicht am Styling sondern am Fuss.
Von Anfang an war es beschlossene Sache, dass die Erfordernisse des Stylings den Gesamtstil der Runoff Serie zwar unterstützen, keinesfalls aber diktieren sollten.
Alle karakteristische Merkmale, die einen MEPHISTO stets zu etwas Besonderem machten, wurden bei der Runoff Serie in eine ästhetische und dennoch ergonomisch orientierte Form umgesetzt. Der Einsatz von Naturnappaleder, Lederfutter, Schnellschnürung, Trampolinsohle mit Luftzirkulationskanälen ergibt eine Passgenauigkeit und einen Verarbeitungstandard, der in der heutigen Schuhfabrikationstechnik an der Spitze steht.
MEPHISTO Sportschuh-Innovationen welche in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Komfort zu neuen Masstäben führen.
Das himmlisch bequeme Laufwunder, für Damen und Herren, in guten Fachgeschäften... weltweit.



AIR-JET TRAMPOLINS RECKLESS

3 WEITERE MODELLE DER GROßEN MEPHISTO-AUSWAHL.

MEPHISTO®

Information und Bezugsquellennachweis :
Deutschland : Mephisto - AM.L. - Kontakt - Postfach 2348 - 5400 Koblenz
Schweiz : Mephisto AG. - AM.L. - Rotzlochstrasse - 6370 Stans - Tel. 0.41.61.71.21
Österreich : Mephisto Austria - AM.L. - Postfach 93 - 1220 Wien - Tel. 0222/23 81 80

Auto-Elektronikspiele

Wem es auf die Dauer zu dröge ist, immer nur gegen die fiktiven Hindernisse auf dem Bildschirm anzufahren, für den ist der neueste Super-Sprint gerade richtig. Hier kann man seine Gegner aus Fleisch und Blut gleich mitbringen. Im Halbrund an einem Monitor geht der Kampf ab, Mann gegen Mann sozusagen.

Doch aller Kampf hat seine Grenzen, sogar in der selbstschützenden Abgeschiedenheit einer Spielhalle, die weit weg ist von der nächsten Autobahn. Rudolf Stefen, Leiter der Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Schriften, erinnert: „Vor drei Jahren haben wir einen Automaten auf den Index gesetzt. Da gab es Pluspunkte, wenn man eine Oma umgefahren hat. Je schneller das Ziel, desto mehr Punkte, am meisten bekam der, der den Rollschuhfahrer erlegt hat.“ Doch nicht nur der Jugendschutz von Staats wegen wacht über die leidliche Aufrechterhaltung der Moral des Automaten. Auch die Hersteller selbst haben vor einigen Jahren eine Art freiwillige Selbstkontrolle geschaffen, die sich ASK nennt (Automaten-Selbstkontrolle) und verhindern soll, daß sich nicht klammheimlich verhinderte Massenmörder vor den Bildschirm schleichen.

Doch allzuviel Selbstbeherrschung muß sich die Branche nicht auferlegen. Man verdient jedenfalls gut genug, um sich zu den prosperierenden Zweigen unserer Volkswirtschaft zählen zu dürfen. Zwar sind die goldenen Jahre zu Anfang der Achtziger vorbei, als man noch mit astronomischen Zuwachsraten auftrumpfen konnte, doch es reicht auch so. Auf mehr als vier Milliarden Mark wird der Branchenumsatz im vergangenen Jahr geschätzt, immerhin eine Steigerung von gut 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Was mit den Automaten ganz genau verdient wird, weiß wohl nicht einmal das jeweils zuständige Finanzamt.

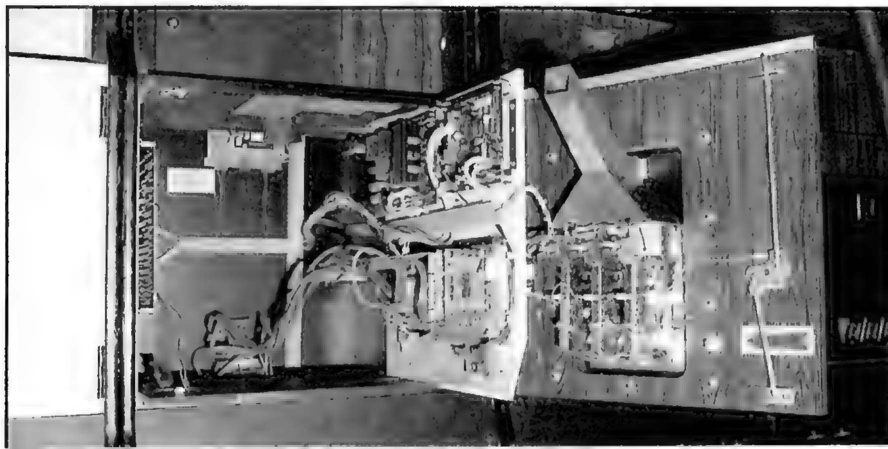
Die illusionshungrigen Mini-Laudas, die den öden Alltag mit der kleinen Jagd auf dem flimmernden Schirm mit dem jagenden Auto gerne ein wenig aufpeppen, sorgen für guten Fluß der Geschäfte. „Objekte pathologischer Lust“ nennt der Bremer Psychologe Gerhard Meyer die Spielautomaten und belegte bereits vor Jahren, daß von ihnen akute Suchtgefahr ausgehe. Andere Psychologen sehen den häufigen Spaß am Raser-Automaten eher positiv. „Das Spielen an Automaten“, findet die Psychoanalytikerin Edeltrud Meistermann-Seeger, „ist eine humane Möglichkeit des Abbaus von Aggression und Destruktion.“ Und der Kriminologe Armand Mergen pflichtet bei, diese Beschäftigung sei besonders nützlich, weil sie helfe, „ein momentanes Abgleiten in auffälliges Verhalten – sogar kriminelles – abzufangen“.







Elektronik-Raser aus dem Fernen Osten: Mehr als 90 Prozent der Geräte kommen aus Japan. Zum Stückpreis zwischen 7000 und 30 000 Mark bereichern sie Kneipen und Spielsalons, Kinofoyers und Supermärkte



Was soviel heißt wie: Wer am Auto-Spiel den Vordermann abschießt, braucht es schon nicht auf der Straße tun. Hoffentlich haben die Wissenschaftler recht. Jürgen, der unterlippenkauend vor dem „Road Blasters“ sitzt, haut sich jedenfalls bei jedem Abschuß vor Freude krachend auf die Schenkel. „Das ist einfach irre“, stöhnt er jedesmal auf.

Das ist es wohl.



In erster Linie . . .



Der Mitsubishi Sapporo

. . . **Umweltschonend:** 2,4 l Einspritzmotor (91 kW/124 PS) mit elektronisch geregeltem Drei-Wege-Katalysator, niedriger Treibstoffverbrauch durch Multi-Point-Injection, hohe Laufruhe durch Ausgleichswellen (silent shafts).

. . . **Luxuriös:** Servolenkung, Klimaanlage, 4-Stufen-Automatik, Zentralverriegelung, elektrische Scheibenheber, elektrisch verstellbare, beheizbare Außenspiegel.

. . . **Sicher:** ABS, elektronisch gesteuertes Fahrwerk (ECS), mit 3 Jahren Garantie bis 100.000 km für ein Höchstmaß an **dauerhafter Autofreude.**

Preis: 37.700,– DM*

Eine sportliche Version des Sapporo mit 5-Gang-Schaltgetriebe (o. ECS und Klimaanlage) gibt es bereits für 32.800,– DM*.

3 JAHRE GARANTIE bis 100 000 km

Für mehr Information fordern Sie unser Prospekt, auch als Video (VHS), bei unseren Mitsubishi-Vertragshändlern oder bei MMC Auto Deutschland GmbH an.

*Unverbindliche Preisempfehlung der MMC Auto Deutschland GmbH zuzüglich Überführungskosten.

MMC Auto Deutschland GmbH,
Hessenauerstraße 2, 6097 Trebur 2



MITSUBISHI
MOTORS

Sonett für zwei

Zum 50. Firmengeburtstag holte Saab noch einmal den Roadster Sonett I aus dem Museum.

Zugegeben: Es liegt nicht gerade auf der Hand, den kreativen Horizont eingedenk der neuen Roadster-Euphorie über die deutschen Grenzen hinaus in Richtung Schweden zu erweitern. Doch eine derartige Weitsicht vermag die Augen zu öffnen; denn als Vorbilder für den vielbeschriebenen und wiederentdeckten Spaß am Offenfahren können beispielsweise nicht nur Porsche Speedster (der alte) oder BMW 507 gelten, sondern durchaus auch der Saab Sonett I.

Der schwedische Roadster, 1954 geplant, 1955 erstmals gebaut, 1956 als Sensation auf der Stockholm Motor Show vorgestellt, litt jedoch schon bald nach seiner Enthüllung unter einem Handikap, das ein Tuch des weitgehenden Vergessens über ihn breitete: Eine in Erwägung gezogene Serienproduktion wurde wieder abgeblasen. Gerade sechs Sonett I waren entstanden, und zwei davon stehen heute im Saab-Museum in Trollhättan. Sonett I Nummer fünf durfte jetzt anläßlich des 50. Firmenjubiläums die Abgeschiedenheit des Museumsdaseins gegen einen weitaus aufregenderen Tagestrip auf der Saab-Teststrecke eintauschen.

Erst einmal an der frischen schwedischen Luft, regt sich der kleine Sonett I wie ein Großer: Die 57,5 PS des Dreizylinder-Zweitaktmotors klingen wegen der kaum gedämpften Auspuffanlage nach mehr. Die Fahrleistungen des 500 Kilogramm leichten Roadsters, der ursprünglich für den Rundstreckensport konzipiert worden war und aufgrund einer Reglementsänderung schließlich außer der sportlichen auch seine geplante zivile Karriere beenden mußte, bestätigen das Hörerlebnis. Die 57,5 PS reichen dem Sonett I für rund 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, und das Ausdrehen der drei Vorwärtsgänge bis rund 7000/min ermöglicht eine auch für heutige Verhältnisse noch akzeptable Beschleunigung.

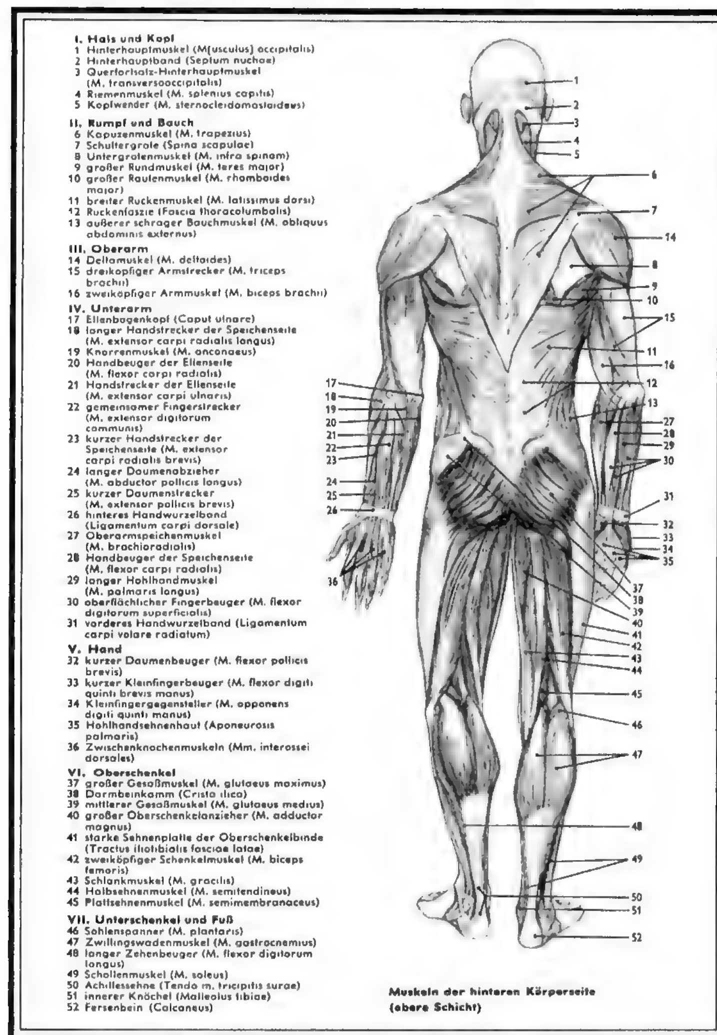
Die Straßenlage des Sonett I ist gutmütig-neutral, und lediglich die schmalbrüstigen Diagonalreifen setzen dem Fronttriebler in schnell gefahrenen Kurven beizeiten Grenzen. Der Wind darf über die niedrige Windschutzscheibe hinweg fast ungehemmt die Köpfe der Insassen streicheln – der Sonett I ist ein mehrstrophiges schwedisches Gedicht an Naturerlebnis und elementares Fahrgefühl.

Ein Blick unter die glasfiberverstärkte Kunststoffhaut des Sonett I erklärt das extrem niedrige Gewicht des nur 3,5 Meter langen Zweisitzers: Der Kastenrahmen aus Aluminium wiegt ganze 71 Kilogramm. Und spätestens hier verdichten sich die nun gut 30 Jahre alten Konstruktionsideen zu einem Roadster-Konzept für die Gegenwart: Geringes Gewicht, das trotz moderater PS-Zahlen gute Fahrleistungen ermöglicht, sowie der Verzicht auf jeglichen Ausstattungs-Schnickschnack könnten in Verbindung mit einer klassischen Linienführung einen Niedrigpreis-Roadster mit Hochgefühlcharakter ergeben. *hjw*

Ein klassischer offener Zweisitzer, dem eine Karriere aufgrund einer Reglementsänderung im Rennsport verwehrt war: Saab Sonett I



Foto: Wucke



Der Mensch ist zum Autofahren nicht geschaffen.

Die meisten Autofahrer klagen nach längeren Strecken über Schmerzen in der Schulter- und Nackengegend. Hauptursache dafür ist eine falsche Lenkposition. Lösung: Das TWS*-Aktivlenkrad von Saginaw.

Der Mensch ist dazu geboren, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 km/h wilde Tiere zu jagen und ggf. Beeren zu sammeln.

Er ist nicht dazu geboren, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h Termine zu jagen und ggf. Punkte in Flensburg zu sammeln.

Autofahren ist unnatürlich. Kein Wunder, daß das Gros der Automobilisten über Verkrampfungen klagt. Verkrampfungen und Verspannungen speziell im Schulter- und Nackenbereich.

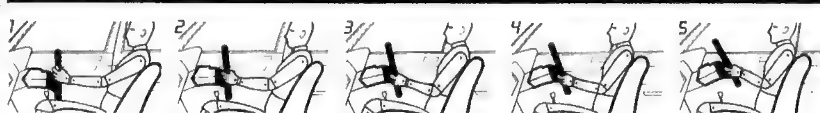
Die einzig greifbare Lösung ist das TWS*-Aktivlenkrad von Saginaw. Es ist 5fach verstellbar und paßt so das Auto dem Fahrer an.

Damit lenkt er entspannter, hat eine bessere Übersicht und wird ein besserer Fahrer.

Das Saginaw-Lenkrad kann leider nur in Kombination mit einem Auto gekauft werden. Zur Wahl stehen derzeit Opel Kadett, Ascona und Omega. In diesen Wagen ist es auf Wunsch erhältlich. Unverbindliche Preisempfehlung ab 285 DM. Im Opel Senator CD ist es serienmäßig eingebaut.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Saginaw TWS*-Aktivlenkrad. Paßt das Auto dem Fahrer an.



**Tilt Wheel Steering. Das Saginaw-Aktivlenkrad, 5fach – jeweils um 5° – verstellbar, paßt das Auto dem Fahrer an.*



Wie sieht die Nase aus, die der erfolgreichste Formel-I-Pilot aller Zeiten bei seinem 28. Grand-Prix-Sieg vorne hatte?

SH 35/87

So:



Herzlichen Glückwunsch,
lieber Alain Prost. Wir werden
auch in Zukunft alles dafür tun,
daß es immer so gut läuft.

Shell mit M 2000.

Shell TMO

Lohn der Angst

Wer mit einem Oldtimer nach Moskau will, braucht nicht nur ein zuverlässiges Auto.

Glasnost? Perestrojka? Davon hat er hier bestimmt noch nie etwas gehört. Lässig den Paß in der Linken, unterm rechten Arm den machtverleihenden Knüppel eingeklemmt wie früher die britischen Kolonialoffiziere ihre Reitgerte, ist er ganz Herr der Lage. Das ist wörtlich zu nehmen: ein scharfer Blick auf das Foto im Visum, dann fixiert er sein Gegenüber: „Frranz-Pätärr“, schnarrt es unter der akkurat ausgerichteten Uniformmütze hervor, „Kino!“ Dazu krümmt er mehrmals hintereinander den Zeigefinger und stößt kurze Pfiffe aus. Klar, der will nicht in Doktor Schiwago. Und wie zur Bestätigung nochmals: „Frranz-Pätärr, Kino.“



Weiß der Teufel, woher auf dieser so menschenleeren, russischen Straße zwischen Smolensk und Moskau der Polizist plötzlich gekommen ist. Weiß der Teufel, weshalb er unbedingt den Film haben will, immerhin: Es ist ein Fortschritt. Vor einer Viertelstunde wollte er noch die komplette Fotoausrüstung beschlagnahmen. Beharrliches „Njet“ hatte ihn binnen zehn Minuten auf die Kamera runtergehandelt, die „Kino“-Forderung signalisiert wohl, daß er sich nun auch mit dem Film zufriedengeben würde.

Wenn's denn sein muß: „Hier ist der Film und jetzt laß uns weiterfahren.“ Glasnost? Perestrojka? Von wegen:

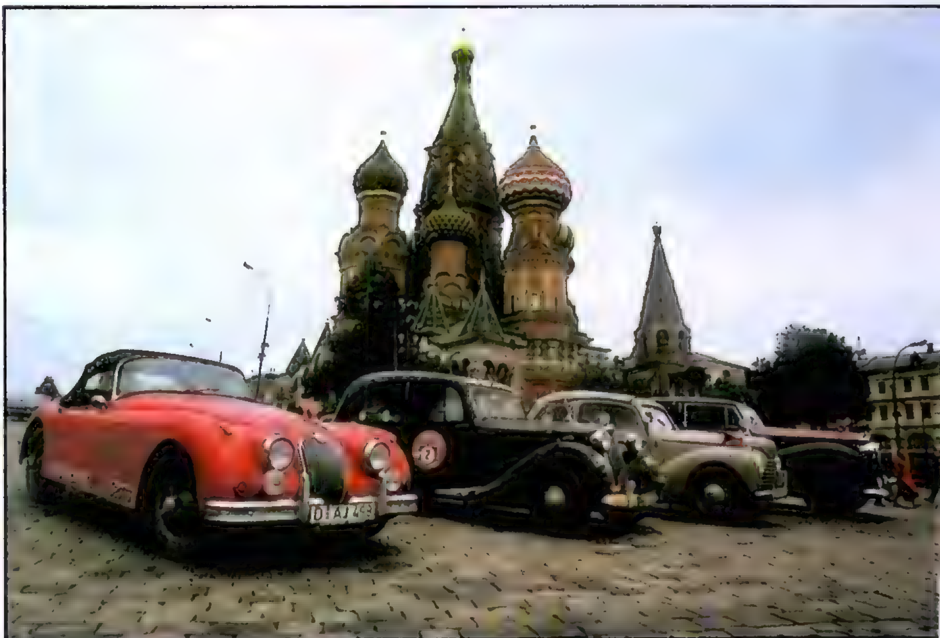


Die Straße scheint gelegentlich menschenleer, irgendwo zwischen Moskau und Smolensk – doch plötzlich ist er da: der Polizist mit strengem Blick





Fotos: Strohbücker





Ob sportiv im Jaguar oder komfortabel im Rolls-Royce Silver Wraith – es ist ein verdammt langer Weg zur Basilius-Kathedrale; vorbei an mancher leergesaugten Zapfsäule

Rußland-Rallye

„Frranz-Pätärr", schnarrt es nochmal streng: „Kommandantura. Dawaj!" Er gehört zur GAI, der milizähnlichen Polizeitruppe, er hat den Paß, er hat den Film,ganz klar: Er hat die besseren Karten. Die Vernehmung gerät zur Posse: kein Deutsch auf der einen, kein Russisch auf der anderen Seite. Ein kyrillisches Protokoll, das ahnungslos unterschrieben wird. Man trennt sich fast in Freundschaft, bloß der Film, der bleibt auch zwei Stunden später noch zurück.

Als ob es auf dieser Tour nicht schon genügend Probleme gegeben hätte. Zur „First International Rally Milan–Moscow" hatte der italienische Veranstalter geladen. 50 Autos aus zehn Ländern sollten starten, ein völkerverbindender Triumphmarsch ins Herz der Sowjetunion stand auf dem Programm; mit den Begleittönen Oldtimergenuß und den Harmonien Völkerverständigung und Aussöhnung. Aber für diese Arie



hatte Initiator Pietro Palau Giovanetti wohl doch etwas zu wenig Luft. Die große Oper voller Helden und Tenöre war ihm schon bei der Anreise bis Warschau zur Operette verkommen. Die gerüsteten Heroen bekamen nicht einmal die Chance, auf der großen Bühne zu sterben; die Aufführung mußte in die Provinz ausweichen. Mangels russischer Visa blieb der Vorhang eisern. Maserati Mistral, Fiat V8, BMW 503, Mercedes 300 SL, Austin Healey und MG drehten nach Ungarn ab.



Ein völkerverbindender Triumphmarsch bis ins Herz der Sowjetunion war geplant – doch nur vier kamen durch: allen Widrigkeiten zum Trotz

Immerhin, vier Teams, die nicht auf italienisches Organisationstalent, sondern auf eigene Tatkraft gebaut hatten, konnten gültige Rußland-Visa vorwei-











Das Kontrastprogramm: Die Bäuerin bestaunt den Jaguar ebenso wie Polizisten und Moskowiter, die auf dem Platz der Sozialistischen Errungenschaften auch einem Alfa Romeo huldigen

sen. Die eher rhetorische Frage „Nach Moskau oder weiter mit den anderen?“ fand in einer Wodka-Sitzung nur eine gültige Antwort: „Nach Moskau“, brüllten sich die elf gegenseitig Mut zu. Pietro Palau fand hehre Abschiedsworte: „Tragt die Ehre der Rallye nach Moskau“, flehte er ins Röhren der warmlaufenden Motoren. Dann schwenkten die vier Oldtimer – vorbei am Mahnmal des Unbekannten Soldaten – ab, der Sonne entgegen.

Die Kombination schien tauglich: Das deutsch-irische Paar im Citroen 11 CV warf die Erfahrung aus der erfolgreich bestrittenen Paris–Moskau–Paris-Tour in die Waagschale. Im Skoda 1101 des knochenschüttelnden Jahrgangs 1948 kauerte unerschrocken das tschechische Trio Vater, Tochter und gemeinsamer Freund, ausgerüstet mit dem im Ostblock wohl unerläßlichen Gleichmut gegen die Fährnisse des Alltags. Geradezu exotisch die Mannschaft im Rolls-Royce Silver Wraith: Rocky Aoki, Japaner aus Florida, der aus dem Brunnen der „Was-ich-anfange-gelingt“-Überzeugung schöpfte. Für Notfälle konnte er auf seinen PR-Mann Keith Card zurückgreifen, der, seinem Namen gerechtwerdend, die Credit-Cards stets bündelweise auf die devisengierigen Tresen knallte und darüber hinaus durch Gelassenheit für emotionale Entkrampfung der Rußlandfahrer sorgte. Als Copilot fungierte Stephen Behr, in der Selbstbeurteilung „a professional Speeder“. Im Jaguar XK 150 Roadster schließlich reiste das journalistische Team: zuständig für den ganz normalen Wahnsinn.

Dafür hatte es schon einige Kostproben gegeben. Der Jaguar, von Auto-Becker in Düsseldorf in einer großzügigen Geste speziell für diese Reise zur Verfügung gestellt, stachelte schon im Vorfeld der Tour pessimistische Mitmenschen zu hartherzigen Wetten an. Nürnberg, Berlin, allenfalls Posen traute man dem 1959er-Modell zu. Allgemeiner Tenor: „Moskau erreicht der nie.“ Das gläubige Vertrauen der Besatzung wurde tatsächlich schon bei der Übergabe des feuerroten Sportmobils in Stuttgart erschüttert. Die Hardyscheibe der Lenkung hatte zwei deftige Risse allen vorherigen Inspektoren verborgen; Austausch war unumgänglich, aber gleichermaßen fast unmöglich. So gilt es, die erste Kerze für das Gelingen dieser Reise Hans Hümmer in Rübgarten bei Tübingen aufzustecken. Nicht nur, daß er die Scheibe am Lager hatte, er fummelte sie auch noch eine Stunde vor Start der Rallye rein.

Solche Zuwendung schien dem Jaguar zu imponieren. Sein Sechszylindermotor schnurrte spielerisch; in Nürnberg war die erste Kiste Wett-Sekt fällig. In Ostberlin traf ein gutgelaunter Jaguar vor dem Roten Rathaus auf die bis dahin noch vollzählige Rallyemeute. Posen: abgehakt als weiterer Zwischentriumph, auch auf der dortigen Rennstrecke hielt der Alte wacker mit, wenn auch behutsam pilotiert.

Die Rennstrecke von Posen: Ein zwischen verdorrtem Gras und bröckelnden Tribünen dämmernder Anachronismus im bitterarmen Polen erlebte





Tragt die Ehre dieser Rallye nach Moskau – das war die letzte Bitte des überforderten Organisators. Schließlich trug auch die Startnummer 28 ein gutes Stück dazu bei



Auch für Exoten tauglich – die Auffahrtrampen am Wegesrand; kleine Zusatzschildchen weisen darauf hin; gigantisch dagegen die Ortsschilder von Moskau



den Auftritt der Gladiatoren vor spärlicher Kulisse, was jedoch die streitbaren Alteisenreiter wenig kümmerte. Etwas overdressed erschien das Paar Finotti/Castallani, ernsthaft in Nomex-Anzüge, Rennhandschuhe und rauhlederne Stiefelchen gewandet, um hernach den Mercedes 190 SL recht zögerlich um den Parcours zu treiben. Das Publikum sah's staunend, und die schmucken Italiener verließen die Piste mit einem Blick unter der Rennbrille, als hätten sie soeben die Mille Miglia gewonnen.

Radikaler und effektiver legte sich Stephen Behr mit den Kurven des Rennkurses an. Er beraubte den Rolls-Royce allen unnötigen Ballasts und demonstrierte anschließend, weshalb er früher unter dem Pseudonym P.C. Amerika recht erfolgreich mit diversen Porsche unterwegs gewesen war. Mit glühenden Bremsbacken stellte er den wuchtigen Rolls ab und strahlte: „Ich bin wohl zu Recht der am besten plazierte private amerikanische Rallye Monte Carlo-Teilnehmer." ▷





Brest, Minsk und Smolensk bleiben zeitliche Opfer der vielen Kontrollen – ein Stempel fehlte immer, ihn zu beschaffen, dauerte lange



Mancher Teilnehmer erschien zur Rallye Mailand – Moskau overdressed; der Fiat V8 mußte mit vereinten Kräften angeschoben werden

Rußland-Rallye

In Brest, mittlerweile der ohnehin nur rudimentären Veranstaltungsorganisation gänzlich beraubt, nützten solche historische Taten den Rußlandfahrern nichts mehr. Das Häuflein der Unerschrockenen zelebrierte an der polnisch-russischen Grenze noch den großen Auftritt – mit Polaroid-Fotos von Grenzern im Rolls-Royce –, doch nach dem Amüsement vereisten die Beamtenmienen vorschriftsmäßig: Hier fehlte ein Stempel, da eine Unterschrift, dort eine Bestätigung. Erstmals schien der Jetzt-ist-alles-aus-Punkt erreicht.

Eine Nacht, zahllose Beteuerungen, Telefonate und Telexe später winkten die Grenzer schließlich den Troß durch. Der Verzweiflung des Vorabends folgte die Euphorie: „Kinder, wir sind in Rußland – Moskau, wir kommen." Überwundene Hindernisse stärken eben das Selbstvertrauen ungemein. Gelegentliche Anfechtungen bleiben dennoch nicht aus: Hart trat ein GAI-Mann vor den Jaguar, deutete auf der Tachoscheibe zur Zahl 130 und machte die weltgängige Geldbewegung mit Daumen und Zeigefinger. Kopfschütteln, gespielte Ratlosigkeit, Beteuerungen, Schulterzucken – der Uniformierte blieb eisern. Mit feuchten Fingern malte er eine 30 in den Staub, der die Jaguar-Flanke deckte. „30 Rubel?" Stummes Nicken. Erstes Gegengebot: ein auto motor und sport-Schlüsselanhänger. „Njet". Noch zwei Kulis dazu, er zögert, noch ein Kuli darauf: „Dawaj!" Hundert Mark gespart.

Man lernte rasch, sich zu arrangieren. Selbst die Autos fanden sich mit dem exotischen Gebräu ab, das ihren Vergasern zum Zwecke der Bildung eines zündfähigen Gemischs verabreicht wurde. Eine nach zahlreichen Fehlzündungen defekte Krümmerdichtung ließ zwar den Rolls ungebührlich laut über die Piste dröhnen, doch ohne allzu heftige Gasstöße blieben seine Unmutsäußerungen in Grenzen.

Der Jaguar hielt tapfer mit. In seiner Elektrik hatte zwar wie üblich Samuel Lucas – König der Finsternis – gewütet, doch Lebenswichtiges blieb unbedroht. Zur Benzinversorgung: Gutscheine für 98 Oktan-Super kauft man, doch diese Qualität gibt's nur theoretisch, praktisch nie. 95er gibt's manchmal, sofern nicht an der einzigen entsprechenden Zapfsäule im Umkreis von 100 Kilometern der drumgewickelte Schlauch signalisiert, daß die Quelle momentan versiegt ist. 93er gibt's meistens, aber damit durfte man dem Jaguar trotz manueller Zündzeitpunkt-Verstellung nicht kommen.

So zog Minsk vorbei; zeitliches Opfer vieler Grenzschalter, Polizeikontrollen und Hoteltresen. Smolensk erging es ähnlich: Ein hastiger Abstecher zur alten Stadtmauer, Lenin-Denkmal rechts, Heldenmahnmal links: weiter, weiter. Moskau ruft. Exakt 1785 Meilen nach dem Start in Stuttgart tauchte in der Morgendämmerung die Stadtgrenze von Moskau auf: Das gab Krim-Sekt satt. Der Jaguar – inzwischen als „unser Jag" quasi Familienmitglied, hatte alle Bahnschwellen, Schlaglöcher, Pfützen, Brückenfugen, Ängste und Grasnarben gemeistert, überzeugend seinen Federungskomfort demonstriert und fand auch noch den Weg zum Kreml.

Moskau blieb düster an diesem Morgen. Matthias Rust hatte tags zuvor vier Jahre Arbeitslager aufgebrummt bekommen, und die Cessna vom Mai beschäftigte die Moskowiter mehr als die vier abgekämpften Oldtimer, die vor der Basilius-Kathedrale zum Bildbeweis posierten. Vier mitgebrachte Pokale, letzte, hilflose Liebesgabe von Pietro Palau, wurden gerecht verteilt: jeder ein Sieger.

Da trat Erik Meyer auf den Plan. Deutscher, der für die Kölner Otto Wolff AG in Moskau die Stellung hält, ebenfalls einer Kerze auf dem Altar dieser Rallye würdig. Er schleppte die Desperados zum Platz der Sozialistischen Errungenschaften. Dort zelebrierte der Moskauer Oldtimerclub gerade eine standesgemäße Parade. Warm wurden die vier aufgenommen. Alles da: Fahnen, Lautsprecher, Publikum, viele Oldtimer, Fans, Ordnungshüter, Bewunderer. Die Platzansage kündete von der glorreichen Fahrt der Fremdlinge, die damit tatsächlich die Ehre der Rallye nach Moskau trugen; fast wäre man sich in die Arme gefallen. Dann die Ernüchterung: Beim Abschiedsbild läuft ein GAI vors Objektiv, hört den Verschluß klicken. Die Prozedur blieb unausweichlich: „Frranz-Pätärr", schnarrt er nach einem Blick in den Paß, „Kino".

Franz-Peter Strohbücker

. . . mit den besten Empfehlungen für die Zukunft.



Dem neuen Corolla darf man eine erfolgreiche Zukunft prophezeien – aufgrund seiner erstklassigen Vergangenheit: Sein Vorgänger glänzte die letzten 4 Jahre mit Bestplazierungen in der ADAC-Pannenstatistik. Und die besten Voraussetzungen, ihn noch zu übertreffen, bringt der neue Corolla mit: eine erweiterte Auswahl an Mehrventilmotoren, die sich besonders durch ihre Zuverlässigkeit und Sparsamkeit auszeichnen. Eine neue Fahrwerkstechnik, die mehr Sicherheit und Fahrkomfort bietet. Und nicht zuletzt ein neues Rostschutzsystem, das die Werte erhält, die im neuen Corolla stecken. Man wird ihn wohl noch viele Jahre in der ADAC-Pannenstatistik finden – Sie sollten dann wieder ganz oben nachschauen.

TOYOTA

Nichts ist unmöglich



4,9% effektiver Jahreszins. Anzahlung nur 25 %, Laufzeiten 12, 24 und 36 Monate über AKB Auto Kredit Bank. Der neue Corolla Compact 1,3 XL: 12-Ventil-Motor, 55 kW/74 PS, Euro-Kat. Felgenabdeckung Sonderausstattung. Unverbindliche Preisempfehlung (ohne Überführung): ab DM 16.250,-. Toyota Btx: *40063 #.

81452/87001

MOTOR REVUE

DM 15,-

auto motor sport

Jahres ausgabe 1988





Drei Zwölfzylinder im Vergleich: BMW 750 iL, Ferrari 412, Jaguar Sovereign V 12

Motorrad-Faszination: Kaliforniens Highway Number One mit der Harley

Träume für 50 000 Mark: Die Bandbreite der automobilen Vielfalt

Porsche 911: Ein Sportwagen erlebt ein Viertel-jahrhundert

Rolls-Royce: Nicht nur Autos, sondern auch Legenden

Fritz B. Busch: Ein Auto-Abenteuer ganz ohne Vorbild





Finnland fmk 46,–, Frankreich ff 60,–, Italien Lit 14.000,–, Luxemburg lfr 370,–, Niederlande hfl 19,50, Norwegen nkr 69,–, Österreich öS 125,– (inkl. MwSt.), Spanien Ptas 1.150,–, Schweiz sfr 15,–, Printed in Germany.

Am liebsten Revue

Die neue Ausgabe der MOTOR REVUE.

Einmal im Jahr erscheint sie, rechtzeitig zu den ersten Herbststürmen, einmal im Jahr feiert das Schöngeistige ums Automobil ein kleines Feuerwerk. Vergessen sind Pflichtthemen, Aktualität und Ratgeber, ja selbst auf die Formel 1 wird großzügig verzichtet. MOTOR REVUE kann sich solche Eigenwilligkeit erlauben.

Über was berichtet sie? Nun, Berichte sind es eigentlich gar nicht, eher ausgesuchte Aufsätze, thematisch anspruchsvolle Reportagen und unterhaltende Feuilletons. Aber auch ganz Ernstes ist dabei. Drei Zwölfzylinder treffen zusammen, und alle haben sie die Maschine vorn: BMW 750i L, Ferrari 412 und Jaguar Sovereign V12. Götz Leyrer lauschte in die Motorräume, gab Gas und brachte seine Eindrücke zu Papier, während Michael Stirm die Zeichnungen zum Thema Zwölfzylindermotoren auf der Werkdruckpapier-Einlage des Heftes längst abgegeben hatte.



Ausgegraben: Auto-Raritäten von den Britischen Inseln

Heinrich Sauer recherchierte und grübelte, dachte nach und schrieb sie schließlich, die MOTOR REVUE-Geschichte der Zwölfzylinder.

Derweil war Wolfgang König in England. Er suchte Autos, wie immer, und zum Schluß hatte er rund zwei Dutzend zusammen. Wirklich gekauft hat er nur eines davon, die anderen dienten der Erbauung und werden diesem Zwecke, da ist sich die Redaktion sicher, auch beim Leser dienen. Was haben wir noch?
Nicht weniger als 20 Storys sind im Heft zu finden, auch Gert Hack mit seinem enthüllenden Traktat über den kleinsten Ferrari-V8, dem er – wie erwartet – eine den meisten Menschen unverständliche italienische Überschrift verpaßte. Dann Clauspeter Becker, der MOTOR REVUE-Romancier, der gleichwohl und meisterhaft über das wahre Leben schreibt. Mit einer Harley-Davidson fuhr er Kaliforniens Highway Number One, und anschließend sammelte er noch Gedanken darüber, was man, mit 50 000 Mark in der Tasche, in Sachen Automobil so alles anstellen kann.

Der weitgereiste Wolfgang Drehsen fotografierte beides, und weil er schon einmal dabei war, überließ er MOTOR REVUE gleich noch seine besten Auto-Fotografien überhaupt. Acht Farbseiten sind diesem Thema gewidmet, fast genausoviel Farbe erhielt eine Reportage mit exzellenten Seufert-Fotos vom „Monti“ genannten BMW-Bergspyder, der Ende der sechziger Jahre die Pisten verunsicherte.



Über den Berg: BMW-Bergspyder namens Monti



Die Zwölf in Front: Ferrari 412, BMW 750i L, Jaguar V12

Eckhard Eybl hat sie geschrieben, und er, Lancia Stratos-Besitzer und generell Freund guter Leistungsgewichte, hat für MOTOR REVUE auch gleich noch einen Auto-Scooter getestet.

Große Geschwindigkeitsunterschiede, wie man sieht. Die Legenden um den Porsche 959 handeln von einem sehr schnellen Auto, die einzigartige Reportage des Fritz B. Busch, bei der ein 2 CV die Welt samt Wohnwagen erobert, kommt selten über 80 km/h hinaus. Aber richtig, der Zeitgeist ist ja ganz anders. Deshalb hat MOTOR REVUE schnell einen weiteren Zwölfzylinder ins Blatt gehoben, mit strammen Daten: 3000 PS, Vierradantrieb, 650 km/h. Es ist ein Mercedes, mehr wird nicht verraten. *K. W.*



Einen Saab 9000 erkennt man daran, daß lange Strecken immer kürzer werden.



Bei einem guten Kinofilm vergeht die Zeit wie im Flug. Bei einem schlechten zieht sie sich endlos dahin. Genauso ist es beim Autofahren. Mit einem guten Automobil... An vielsagenden Merkmalen werden Sie es leicht unter den anderen ausmachen. 1. An der unverändert guten Laune Ihrer Passagiere. Denn im Wagenfond ist genauso viel federkerngepolsterter Platz wie vorn bei Ihnen. 2. An Ihren Stimmbändern und Ohren. Denn die Geräuschisolierung ist ausgezeichnet und läßt auch bei hohem Reisetempo gepflegte Konversation zu. 3. An Ihrer Brieftasche. Denn die Serienausstattung verdient die Bezeichnung „vollkommen". 4. An Ihrem Unternehmungsgeist. Denn ein 16-Ventil-Turbomotor mit 129 kW/175 PS oder ein 16-Ventil-Einspritzer mit 94 kW/128 PS sorgen für ein zügiges Erreichen Ihrer Ziele (auf Wunsch mit Katalysator: 118 kW/160 PS – 92 kW/125 PS). 5. An Ihrer aufrechten Haltung. Denn der Langstrecken-Fahrersitz ist perfekt auf Ihre Statur einstellbar (inkl. Lendenwirbelstütze!) und verhindert die typischen 600-km-Kreuzschmerzen.

Falls Sie zu den Menschen gehören, die der Werbung kritisch gegenüberstehen, machen wir Ihnen ein Angebot, das Sie für Ihre nächsten km um eine lohnende Erfahrung bereichert – fahren Sie den Saab 9000 einmal ausgiebig zur Probe.



Auf langen Strecken zu Hause. **SAAB 9000**



Nur ein Viertelstündchen

Als Testprüfling bei der verlängerten Fahrprüfung.

Der Kugelschreiber macht Klick. Ein Blick in den Rückspiegel verheißt nichts Gutes: Das Gesicht des Schiedsrichters hat sich bewölkt. Nach nur 15 Minuten Spielzeit gibt's die rote Karte. Schuld am Scheitern sind ein auf der Linksabbiegerspur hin und her pendelnder Radfahrer und das daraus resultierende Das-haben-wir-gleich-Allerweltsmanöver: rechts vorbei, eingeordnet, abgebogen.


Fotos: Falk

„Grob fahrlässig", kommt vom Rücksitz die Rüge, „das wäre es eigentlich schon gewesen." Der so Gescholtene schluckt den Rüffel nur mühsam, auch wenn die Prüfungsfahrt zum Zwecke des Selbstversuches anberaumt worden ist – Fahrlehrer, Prüfer und Prüfling spielen ihre Parts nach einem Drehbuch mit offenem Ende. Thema: Wie bewältigt einer, der seinen Autofahrerpflichten seit vielen Jahren freudig und ohne viel Fehl und Tadel nachkommt, die zum 1. Oktober 1987 reformierte Führerscheinprüfung.

Logisch: Mehr schlecht als recht. Der Routinier muß sich nämlich ständig Fehler vorhalten lassen, die im richtigen Straßenverkehrsleben subjektiv keine sind. Wer fährt schon 50 Meter hinter einem unsicher schwankenden Radfahrer im Greisenalter her, stets in der Angst, der alte Mann könnte einem vors Auto stürzen. Falsch, sagt der Prüfer – absolut überzeugend in dieser Rolle Eckart Huhs, Leiter des Fachreferats Verkehr beim TÜV Stuttgart – ganz falsch: „Wenn Sie den Radfahrer rechts überholen und er stürzt Ihnen dann ins Auto, wird jeder Verkehrsrichter von Flensburg bis Füssen auf grobe Fahrlässigkeit erkennen."

Und überhaupt: „Fahranfänger haben defensiv zu fahren, Rücksichtslosigkeiten gegen die schwächeren Verkehrsteilnehmer Zweiradfahrer und Fußgänger müssen von Anfang an unterbunden werden." Der gemaßregelte Redakteur und Prüflingsdarsteller wundert sich: Rücksichtslosigkeit ist ihm fremd, im Straßenverkehr sowieso und erst recht dann, wenn die berufliche Pflicht zu einer simulierten Fahrprüfung ruft.

An dieser Stelle ergreift Gebhard Heiler das Wort – Fahrschulinhaber im schwäbischen Korntal-Münchingen und Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung deutscher Fahrschulen –, der im vorliegenden Fall den beifahrenden Ausbilder mimt. „Tut mir leid", sagt Heiler, „Sie haben mit Ihrer Drängelei den Radfahrer gefährdet, und im Ernstfall hätte ich noch nicht einmal ein gutes Wort für Sie einlegen können."

TÜV-Ingenieur Huhs findet tröstende Worte: „Das ist halt Pech, wenn man in der Fahrprüfung in eine solch heikle Situation kommt." Daß der echte Führerscheinkandidat dem altgedienten Autofahrer diesbezüglich überlegen wäre, ist für die Praktiker Huhs und Heiler keine Frage. „Das defensive Fahren", geben sie übereinstimmend zu Protokoll, „steht im Mittelpunkt der Ausbildung." Und: „Das sitzt."

Hoffentlich, denn das ist der springende Punkt der neuen Prüfungsrichtlinien. 45 Minuten dauert seit dem 1. Oktober die Klasse 3-Prüfungsfahrt – 15 Minuten mehr als bisher. „An der Aufgabenstellung an sich hat sich nichts geändert", sagt Eckart Huhs, „aber die verlängerte Prüfungsdauer stellt erhebliche zusätzliche Anforderungen an die Konzentration der Kandidaten."

45 Minuten Einsamkeit warten auf den Prüfling – die Anweisungen des Prüfers sind korrekt, aber knapp, der Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz ist zu eisigem Schweigen verdonnert. Die Vorschriften sind eindeutig. „Etwa die Hälfte der Prüfungsdauer ist für Prüfungsstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst auch unter Einschluß der Autobahn, zu verwenden", heißt es in der „Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen vom 22. Januar 1987".

Was dabei unter keinen Umständen falsch gemacht werden darf – 20 Minuten der Prüfungsfahrt sind im Stadtverkehr zu absolvieren, fünf Minuten sind für Einpark- und Wende-Übungen reserviert –, nennt die Richtlinie unter Punkt 2.2.3.14.2: „Trotz sonst guter Leistungen ist die Prüfung als nicht bestanden zu bewerten und zu beenden, wenn ein erhebliches Fehlverhalten festgestellt worden ist", nämlich



Das Programm des Probe-Prüflings: Theorie, Praxis und Belehrung durch TÜV-Mann Eckart Huhs (links) und Fahrlehrer Gebhard Heiler



- Gefährdung oder Schädigung,
- grobe Mißachtung der Vorfahrt- und Vorrangregelung,
- Nichtbeachten von Rot bei Lichtzeichenanlagen oder entsprechenden Zeichen eines Polizeibeamten,
- Nichtbeachten der Vorschriftszeichen Stop-Schild, Verbot für Fahrzeuge aller Art ohne Zusatzschild „Anlieger frei", Verbot der Einfahrt, anderer Vorschriftszeichen mit der Folge einer möglichen Gefährdung,
- endgültiges Einordnen zum Linksabbiegen auf Gegenfahrbahn,
- Fahrstreifenwechsel ohne Verkehrsbeobachtung,
- fehlende Reaktion bei Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen,
- weitere Fehler, die ein Eingreifen des Fahrlehrers notwendig machen.

Der Test-Prüfling – die Fahrt wird zu Dokumentationszwecken trotz des ersten Mißgriffs selbstverständlich fortgesetzt – sieht sich prompt ein weiteres Mal mit einer dunkelgelben Karte bedroht. Angeblich hat er sich in eindeutig übereilter Weise über eine Rechts-vor-Links-Kreuzung begeben, ohne zuvor die Lage zu sondieren. Proteste („Ich habe genau gesehen, daß nichts kommt") erstickt Prüfer Huhs mit seinem endlos langen Hebel der kompetenten Gewißheit: „Sie waren nicht bremsbereit, das ist der Punkt." Außerdem sieht sich das journalistische Versuchskaninchen mit dem Vorwurf konfrontiert, jeweils gebotenen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht immer unverzüglich die nötige Beachtung zu schenken: „Wenn 60 km/h angezeigt sind, können Sie nicht nach 150 Metern immer noch 80 draufhaben." Ein ungläubiges „Was? Wo?" sorgt für den nächsten Rüffel: „Sie müssen auf die Verkehrszeichen achten."

Fahrlehrer Heiler hat indes seine Stirn in Falten gelegt. „Ehrlich", sagt er, „diese beiden Geschichten hätten Sie auch ohne den Radfahrer ernsthaft in Schwierigkeiten gebracht." Punkt 2.2.3.14.3 der Prüfungsrichtlinie läßt nämlich wissen, daß außer den oben genannten Positionen „auch die Wiederholung oder Häufung von verschiedenen Fehlern" unweigerlich zum Nein des Prüfers führen; Beispiele: mangelhafte Verkehrsbeobachtung, Tempoverstöße, unterlassene Bremsbereitschaft, falsches Einordnen oder Zögern und Unentschlossenheit an Kreuzungen und Einmündungen.

auto motor sport kommentiert:

Die Rechnung

Wenn es stimmt, was der Volksmund über neue Besen sagt, dann müßte sich die überarbeitete Führerscheinprüfung bald in sauberen Zahlen niederschlagen – weniger Unfälle durch Fahranfänger, mehr Verkehrssicherheit. Doch ob die Rechnung aufgeht, bleibt die Frage. Die Verschärfung – sprich: zeitliche Verlängerung – der Fahrprüfung läßt schließlich keine unmittelbaren Rückschlüsse auf die Entwicklung der Ausbildungsqualität zu. Sicher ist nur eins: Die um die Hälfte auf 45 Minuten Dauer gestreckte Fahrprüfung wird den Führerscheinbewerbern das Leben schwermachen. 15 zusätzliche Prüfungsminuten verlangen von den Anfängern nicht nur ein deutliches Plus an Konzentration, sie erhöhen auch die Chance, in eine der zahllosen Fallen des Verkehrsalltages zu stolpern. Dabei kann die Prüfungsverlängerung eines mit Sicherheit nicht: zuverlässig belegen, daß der Prüfling seine Lektion für das Autofahrerleben besser gelernt hat. Sieger der neuen Regelung werden deshalb vor allem der TÜV und die Fahrschulen sein, denn höhere Versagerquoten sind ein einträgliches Geschäft: Mit mindestens 450 Mark schlagen nach einem Mißerfolg zusätzliche Gebühren und Fahrstunden zu Buche. *web*

Doch die Praxis ist es nicht allein, die in überarbeiteter Form die Führerscheinbewerber – rund 850 000 sind es in diesem Jahr – fordert. Auch der theoretische Teil der Prüfung wurde runderneuert, allerdings zum Positiven hin. Lob gibt es vor allem für das verwendete Deutsch, das im Gegensatz zu früher jetzt eindeutig den Ehrgeiz erkennen läßt, verständlich zu sein.

Neu ist auch die Punktewertung. 30 Fragen mit insgesamt 96 möglichen Fehlerpunkten stehen zur Lösung an, maximal acht Punkte darf sich der Prüfling erlauben. Zum Vergleich: Die alte Regelung genehmigte sieben von 80 möglichen Fehlerpunkten. Der Testfahrschüler, fast überflüssig zu erwähnen, versagte auch in der Sparte Theorie. Er leistete sich elf Fehlerpunkte, weil er unter anderem nicht wußte, daß „auf besonders gekennzeichneten Gehwegen" Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 2,8 Tonnen parken dürfen.

Ein Glück nur, daß die Übung ein Spiel war. Wer im richtigen Leben durch die Fahrprüfung rasselt – das sind derzeit rund 30 Prozent der Bewerber –, muß nämlich tief in die Tasche greifen: Rund 450 Mark (200 Mark Gebühren, 250 Mark für zusätzliche Fahrstunden) sind für den erneuten Anlauf fällig.

Daß auch Versager mitunter ganz brauchbare Zeitgenossen sind, belegt im übrigen – nach allen Testqualen – ein Lob des Fahrlehrers für den Probeprüfling: „Sie sind wirklich ein guter Autofahrer."

Oskar Weber

Warum ist Allrad für jeden Autofahrer wichtig?

Keke Rosberg,
Formel-I-Weltmeister, beantwortet Fragen zum Thema SUBARU-Allrad.

Keke Rosberg:
Man kann's auf eine ganz einfache Formel bringen: vier angetriebene Räder sind besser als zwei. Ein simples Beispiel, das jeder von uns Autofahrern schon mal erlebt hat: plötzlich ändert sich das Wetter. Aus einer trockenen Fahrbahn wird durch Regen, Schnee oder Matsch im Nu eine Rutschbahn. Kein Zweifel – hier gibt ein Fahrzeug mit Allrad-Antrieb eine ganz andere Sicherheit als eines mit Zweirad-Antrieb. Also nicht nur bei Geländefahrten, Bergstraßen oder anderen extremen Situationen, sondern tagtäglich bedeutet Allrad-Antrieb ein Plus an Fahrsicherheit, Fahrstabilität, Fahrkomfort. Für **jeden** Autofahrer.



Muß ein Allrad-Pkw eigentlich teuer sein?

Keke Rosberg:
SUBARU ist ja das beste Beispiel, daß ein Allrad-Pkw eben nicht teuer sein muß. Das liegt daran, daß SUBARU als erster Allrad-Pkw in Großserie gebaut hat. Bis heute wurden insgesamt 1,7 Mio. SUBARU-Allrad-Pkw weltweit verkauft. Bedenkt man außerdem, daß jeder SUBARU eine beispielhafte Komplett-Ausstattung hat, dann ist er – trotz Allrad – überhaupt nicht teurer als ein vergleichbarer Pkw ohne Allrad.

Gibt es bei SUBARU eigentlich viele Allrad-Modelle?

Keke Rosberg:
Ja – das muß einfach so sein. Schließlich hat jeder Autofahrer andere Ansprüche an ein Automobil. Damit nun niemand auf „sein" Modell mit Allrad-Antrieb verzichten muß, bietet SUBARU eine umfangreiche Palette der verschiedendsten Modelle, alle mit Allrad: Vom preiswertesten Allrad-Pkw Deutschlands, dem Justy 1000 mit 55 PS, dem Multitalent-Kleinbus Libero, über die 1800er-Modellreihe als Kombi oder Limousine mit 90 PS oder die Turbo-Serie mit 136 PS, bis hin zum Turbo-Allrad-Sportwagen XT.

Warum bietet SUBARU mehrere Allrad-Systeme an?

Keke Rosberg:
Das ist wie bei allen anderen Dingen im Leben: ein- und dasselbe kann nicht für alle Autofahrer richtig sein. Darum gibt es bei SUBARU die 1000er und 1800er Modelle mit zuschaltbarem Allrad-Antrieb.
Ein bewährtes und preiswertes System. Und neu: den permanenten Allrad-Antrieb für die Turbo-Modelle, weil so die Turbo-Kraft besser auf die Straße kommt. Auf Wunsch auch mit der Weltneuheit – dem Automatik-Getriebe mit ACT 4.

Was sagen Sie zu der Weltneuheit, der SUBARU-Automatik mit ACT 4?

Keke Rosberg:
ACT 4 ist ein gewaltiger Schritt nach vorn. ACT 4 bedeutet eine computergesteuerte und variable Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterachse. Die Turbo-Kraft wird also automatisch und richtig dosiert – z. B. in Kurven oder auf schlechter Fahrbahn. Man muß also nicht – wie bei anderen Allrad-Pkw – erst rutschen, damit der Allrad-Antrieb zugeschaltet wird. Ebenfalls computergesteuert ist die neue 4-Gang-Automatik, die auch noch zwischen zwei Leistungsstufen wählt: volle Kraftentfaltung oder Wirtschaftlichkeit.
ACT 4 ist der intelligenteste Allrad-Antrieb der Welt und trotzdem erschwinglich. Sehen Sie, das gefällt mir so an SUBARU: immer zukunftsorientiert, immer einen Schritt voraus.

SUBARU Deutschland GmbH
Mielestr. 6, 6360 Friedberg
Telefon: 0 60 31 / 60 60.

SUBARU
Der meistgekaufte Allrad-Pkw der Welt



GHS

Zäher Kunde

Sindelfingen Mercedes muß auf Gerichtsbeschluß ein einmaliges Auto bauen.

Die Daimler-Benz AG in Stuttgart wird Christa und Manfred Richter aus Sindelfingen nicht so schnell vergessen. Ein Gerichtsurteil des Oberlandesgerichts in Stuttgart zwingt den größten deutschen Industriekonzern, für die langjährigen Mercedes-Kunden, nach eigenem Bekunden mit Daimler-Benz bisher „immer zufrieden", ein einzigartiges Fahrzeug zu bauen: ein classicweißes Modell vom Typ 190 D, den Christa Richter am 17. Januar 1985 bei der Daimler-Benz-Niederlassung in Böblingen bestellt hatte.



Mit Erfolg auf Klausel im Vertrag gepocht: Mercedes-Kundin Christa Richter

Die selbstbewußte 44jährige Geschäftsfrau, die gemeinsam mit ihrem Mann Haus nebst Teich im Sindelfinger Stadtteil Maichingen nach ökologischen Gesichtspunkten geplant hat, wollte auch umweltfreundlich Auto fahren: „Da Daimler-Benz damals als einziger Hersteller in der Bundesrepublik ein Dieselauto mit niedrigen Partikelemissionen, wie sie in den USA gelten, anbot, ergriff ich", so Christa Richter, „die Gelegenheit." Ausdrücklich orderte sie im Vertrag einen Wagen mit einem Partikelausstoß von höchstens 0,125 Gramm pro Kilometer.

Die Uneinigkeit der EG-Staaten über gemeinsame Schadstoffgrenzwerte warf aber nicht nur den Termin eines EG-Gesetzes über den Haufen, sondern verzögerte auch die Mercedes-Lieferung. Als schließlich der EG-Ministerrat keinen Beschluß faßte, strich Daimler-Benz die für die Modelle 190 D und 200 D angebotene Abgasreinigungsanlage aus dem Programm. Angesichts der unsicheren Rechtslage wollte der Konzern nach eigener Aussage vermeiden, „dreimal im Jahr den Typ ändern zu müssen". Außerdem sah sich das Unternehmen nicht in der Lage zu garantieren, „daß die vorgesehene Abgasreinigungsanlage der europäischen Gesetzgebung entspricht".

Vom Streichbeschluß des Konzerns erfuhr Christa Richter lediglich durch eine zweite, nachgereichte Auftragsbestätigung, auf der, im Gegensatz zur ersten, die bestellte Anlage plötzlich nicht mehr auftauchte, dafür aber der lapidare Vermerk: „Überprüfen Sie bitte die Auftragsbestätigung auf Vollständigkeit" – ein, wie Christa Richter meint, „nach meinen Geschäftserfahrungen ungewöhnliches Vertragsgebaren". Die Mercedes-Kundin bestand auf Lieferung.

Dem hartnäckigen Vertragspartner gegenüber konterte Daimler-Benz, daß ein Auto „kein Mittel des Umweltschutzes, sondern zum Transport von Gütern" bestimmt sei. Das Kompromißangebot des Automobilunternehmens, ein Mercedes 190 E mit Katalysator oder der nachträgliche Einbau einer Abgasreinigungsanlage entsprechend den noch ausstehenden EG-Beschlüssen in ein anderes Modell, lehnte Christa Richter im Gegensatz zu der „Handvoll Kunden" (Daimler-Benz), die das gleiche Modell bestellt hatten, ab. Christa Richter zur eigenen Sturheit gegenüber Mercedes: „Die arrogante Behandlung durch die Daimler-Benz-Verkäufer hat mich doch sehr verletzt." Sie will auch nicht einsehen, „warum ein Unternehmen wie Mercedes-Benz einen technisch machbaren Beitrag zum Umweltschutz aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht leisten möchte".

Nachdem sich die beiden Parteien nicht einigen konnten und Daimler-Benz im Februar 1986 vom Vertrag zurücktrat, wollte es Christa Richter genau wissen und ging, nach einer Niederlage vor dem Landgericht Stuttgart, in die zweite Instanz. Der Spruch des Oberlandesgerichts: Mercedes muß den bestellten 190 D mit Abgasrückführungssystem, modifizierter Einspritzung und Verbrennung – ein vom US-Modell abgeleitetes Verfahren – liefern, eine Anlage, die kein anderer Mercedes-Personenwagen haben wird.

Nach Ansicht von Christa Richter („die Prozesse haben sehr viel Nerven gekostet") wäre das alles gar nicht nötig gewesen: „Wenn man uns wie langjährige Kunden behandelt hätte, wäre es gar nicht zum Prozeß gekommen." *SU*

Späte Zugabe

Bochum Aral sucht mit einem neuen Treibstoffadditiv Anschluß an die Konkurrenz

Nach dem Start mit der Marketing-Waffe Super Diesel fährt die Aral AG das nächste Geschütz im hart umkämpften Treibstoffmarkt auf: Ende September startete der Bochumer Mineralölkonzern eine Werbeoffensive, mit der eine verbesserte Benzinqualität angepriesen wird. Ein Additiv mit „neuer Wirkstoffkombination" (Aral-Slogan), das sowohl bei unverbleitem als auch bei verbleitem Kraftstoff eingesetzt wird, soll Aral weiteren Wettbewerbsvorsprung garantieren. Deshalb brüstet sich die Aral-Zentrale mit den Fortschritten, die bei der Reinhaltung von Einlaßventilen, Einspritzdüsen und des gesamten Brennraumes erzielt wurden.

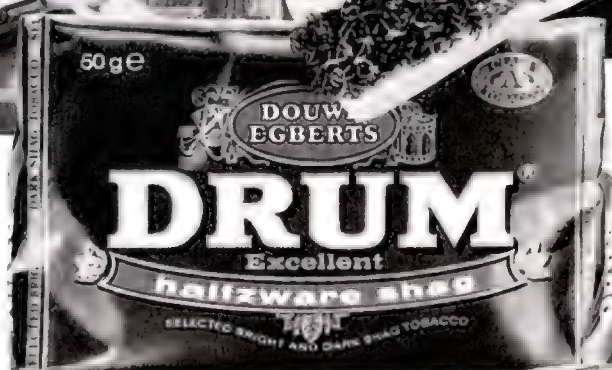
Von den Aktivitäten der blau-weißen Marke läßt sich die Konkurrenz jedoch nicht aus der Ruhe bringen. Diplomingenieur Arno Reglitzky von der Shell-Forschung: „Die Themen Schwarzschlamm und Ablagerungen auf Einlaßventilen und Einspritzdüsen sind bei uns ein alter Hut. Wir verwenden schon seit zwei Jahren entsprechende Additivkomponenten in unseren Kraftstoffen, haben nur nicht dafür geworben."

Dr. Horst-Henning Giere, Leiter der Aral-Forschung, sieht das anders: „Bisher am Markt verwendete Zusätze haben den höheren Anforderungen modernster Motoren nicht mehr genügt. Aus diesem Grund", so der Aral-Techniker, „hat unsere Gesellschaft ihr Kraft-

Erdmann & Partner

Spaß am eigenen Dreh

De echte Halfzware uit Holland





stoffadditiv weiterentwikkelt." Störungen im Motorenbetrieb, verursacht von Ablagerungen im Einlaßbereich, sollen mit dem neuen Aral-Kraftstoff nicht mehr vorkommen. Weitere von Aral angeführte Vorteile: Verhinderung von Ventilverklebungen, höhere Reinheit des Gemisch- und Ansaugsystems und die Vermeidung von Korrosion im Kraftstoffsystem sowie Schutz gegen Motorschlammbildung.
Die Automobilindustrie, die das neue Aral-Additiv unter die Lupe genommen hat, kann allerdings keine



Nur den Vorsprung der Konkurrenz wettgemacht: neues Additiv von Aral

großen Verbesserungen gegenüber von Aral-Wettbewerbern gebotenen Zusätzen ausmachen. BMW-Urteil über Aral: „Nach unseren Tests entspricht die neue Kraftstoffqualität von Aral dem, was beispielsweise Shell mit dem Additiv M 2000 schon bietet."
Auch bei der Motorschlammproblematik wird Aral von BMW keinerlei Vorsprung zugestanden. Kommentar aus München zu der Frage, wer nun die Nase vorn hat: „Shell, Esso und Aral befinden sich auf gleichem Niveau." *UP*

Asien-Spiel

Tokio Ein japanischer Regisseur drehte einen Film über den Porsche 959.

Es muß Tetsutaro Murano wie ein Blitz getroffen haben, als er vor anderthalb Jahren zum ersten Mal vom Über-Porsche 959 las. Jedenfalls setzte der japanische Regisseur Himmel und Hölle in Bewegung, um sein Ziel zu verwirklichen: einen Film über dieses Auto zu machen – aufgehängt an einem akustischen Leitmotiv: dem Sägen eines Porsche-Triebwerks.
Das Resultat von 40 Drehtagen in Europa stellte Murano jetzt den Mitarbeitern des Zuffenhausener Sportwagenwerks vor: Impressionen von Landschaften zwischen dem schwäbischen Weissach und dem Brenner, zwischen Oberitalien und der sizilianischen Stiefelspitze, lyrisch ins Bild gesetzt und dazwischen immer noch einmal der silbergraue 959, fahrend, stehend, im Gegenlicht, auf nächtlichen Sträßchen. 959 und kein Ende. Dazwischen kommt Porsches PR-Chef Manfred Jantke mit der Philosophie des Hauses zu Wort, und Ferry Porsche dreht einige Runden mit dem Porsche Nummer eins auf der Weissacher Testbahn.

Soviel Porsche ist in Muranos abendfüllendem Werk zu genießen, daß man nach der Vorführung in Stuttgart in der lokalen Presse giftig mutmaßte, Porsche habe sich das Werk wohl sehr viel kosten lassen. Firmensprecher Jantke dementiert jedoch entschieden. „Wir haben Herrn Murano lediglich das Auto für die Aufnahmen zur Verfügung gestellt, und das auch nur, nachdem sich die japanische Botschaft in Bonn und sogar Landesvater Lothar Späth persönlich für das Projekt von Murano stark gemacht haben."
Auf jeden Fall wird „Trinacria – Porsche 959", so lautet der vollständige Titel, den Zuffenhausenern im Land der aufgehenden Sonne gute Publicity verschaffen, denn nur dort wird der Film öffentlich zu sehen sein. Das ist auch gut so, denn für europäische Augen und ästhetische Maßstäbe ist Muranos Film sicherlich nicht geschaffen. Die Handlung zu beschreiben, muß deshalb Versuch bleiben. Trinacria – Name des sizilianischen Sonnengotts – skizziert die Geschichte der Suche eines Regisseurs nach dem japanischen Musiker Masashi, der die Schönheit des mechanischen Klangs über den natürlichen stellt und den seine Verehrer im fernen Europa wähnen.

Die Idee des Regisseurs und seiner kleinen Mannschaft: Masashi mit dem Porsche 959 aus der Verborgenheit zu locken, was schließlich auch gelingt, wenn auch Masashi mittlerweile in der europäischen Kultur aufgegangen und für seine japanischen Freunde verloren ist. *J.R.*



40 Drehtage für den 959: Film des Japan-Regisseurs Murano über den Exclusiv-Porsche

Vom Feinsten

London Ein Schuppen verbirgt die edelsten Autoraritäten.

Wer Kurs auf Londons Stadtteil North Kensington nimmt, um nach der winzigen Aldermaston Street zu suchen, braucht Geduld. Aber Ausdauer lohnt sich, denn dort, durch eine vergammelte Bus-Werkstatt vorzüglich getarnt, befindet sich eine der ersten Adressen für gebrauchte Rolls-Royce und erlesene Klassiker. „Classic Cars" nennt denn auch Harry Sibley seine Perle bescheiden.
Mindestens 20 Rolls aller möglichen Jahrgänge und Baureihen schlummern da entspannt vor sich hin, milde beleuchtet durch ein staubiges Oberlicht. Daneben rare Einzelstücke aus dem Hause Vanden Plas, ein AC-Sportcoupé, Jahrgang 1953, mit handgefertigter Aluminiumkarosserie. Oder ein königsblauer Armstrong Siddeley Star Sapphire, mit grauem Leder ausgeschlagen und einer leibhaftigen Sphinx als Kühlerfigur.
Die Stars der Firma aber tragen samt und sonders den Geist der Ekstase auf dem Kühler. Harry Sibley, der die Geschäfte von seinem Landsitz in Cornwall aus führt und sich nur äu-

Helmut Mohr, Leitender Angestellter, will später nicht nur auf die Rente aus der Sozialversicherung angewiesen sein. Seine Versorgungslücke hat er durch unsere Lebensversicherung mit automatischer Anpassung geschlossen.

Gerda Heilmann, gerade 60 geworden, sie hatte eine »Neu-Rente« abgeschlossen. Jetzt hat sie eine schöne zusätzliche Rente, die sich sogar noch steigert. Ihr Lebensstandard ist gesichert.

Monika und Axel Behrend, er Angestellter, sie jetzt Hausfrau, ein Kind. Hier ist die Sicherheit der jungen Familie wichtig. Deshalb hat er eine Aufbau-Lebensversicherung. Da ist der Schutz hoch, der Beitrag niedrig.

Peter Fux hat mit seiner Frau ein Geschäft eröffnet. Er braucht Sicherheit für Familie und Kapitalgeber. Er hat unsere Doppelschutz-Versicherung, bei der die Versicherungssumme im Todesfall doppelt ausgezahlt wird.

In der Hamburger Ladengalerie.

Der springende Punkt: Die Individualität.

Weil jeder sein Leben anders lebt, bieten wir für jedes Leben eine andere Versicherung. Ganz individuell.

Sie haben gesehen: Jeder versteht unter Sicherheit etwas anderes, jeder braucht seine ganz individuelle Form von Sicherheit, jeder hat andere Pläne. Jeder möchte das Kapital, das sich in seiner Lebensversicherung bildet, anders einsetzen.

Das ist der springende Punkt. Und hier liegt die Stärke der Alten Leipziger: ihr Versicherungs-Angebot ermöglicht die individuelle Sicherheit für jeden. Lassen Sie es sich von uns beweisen: Individualität ist unsere Stärke.

Alte LEIPZIGER
sicherheitshalber

BTX ✱ 40600#. Unseren Fachmann finden Sie im Örtlichen Telefonbuch.

ßerst selten in London blikken läßt, hat dazu seine eigene bescheidene Meinung: „Wir gelten als die besten Rolls-Spezialisten neben Rolls selbst.“ Solche Selbsteinschätzung verpflichtet, und so gehen Sibley-Mechaniker nicht nur sorgsam mit den feinen Wagen um, sie offerieren kontinentalen Kunden auch eine besondere Rarität: Für bescheidene 10 000 Mark rüsten sie



Die besten Rolls-Royce-Spezialisten nach Rolls-Royce: Understatement bei Sibley's

jeden Rolls-Royce oder Bentley auf Links-Steuerung um – unter ausschließlicher Verwendung von Rolls-Originalteilen und mit entsprechender Sicherheitsgarantie.
Über seine Quellen schweigt sich Harry Sibley nach britischer Art grundsätzlich aus und verweist auf den Ruf, den sein Haus in entsprechenden Kreisen genießt. Überhaupt ist der Mann von der stillen Sorte: Es ist durchaus normal, daß Kunden den Chef überhaupt nicht zu Gesicht bekommen. Vor Abwicklung des Geschäfts erhält jeder Interessent ein Informationsblatt, auf dem die bevorzugten Zahlungsmodalitäten beschrieben sind: „Überweisen Sie den fälligen Betrag auf unser Konto bei der Midland Bank, Holsworthy, Devon. Nach Eingang der Zahlung wird Ihnen das Fahrzeug umgehend zugestellt.“ *WMS*

Britenboom

Trotz guter Autokonjunktur verlieren Rover und VW Marktanteile.

Der staatliche britische Automobilkonzern Rover kann von der gegenwärtig guten Automobilkonjunktur in Großbritannien nicht profitieren. Rover liegt trotz aller Sanierungsbemühungen von Rover-Chef Graham Day bei den Verkaufszahlen nach wie vor schlechter als 1986. Inzwischen hält der letzte große nationale Hersteller in Großbritannien nur noch einen Marktanteil von 15 Prozent. Deutliche Einbußen kennzeichnen auch das Geschäft von General Motors. Auch der VW-Konzern blieb bei geringem Absatz von VW-, Audi- und Seat-Modellen unter den Vorjahreszahlen und verlor Marktanteile, während Peugeot, Ford und Fiat zweistellige Verkaufssteigerungsraten erreichen konnten.

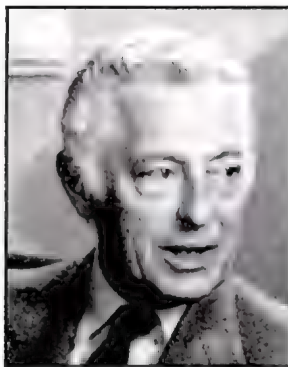
Personenwagen-Neuzulassungen in Großbritannien

	Januar bis September 1987	Januar bis September 1986	Veränderung in %	Marktanteil in %
Insgesamt	1 637 131	1 541 883	+6,2	100
davon: Ford	471 195	419 264	+12,4	28,8
Rover-Gruppe	248 722	250 158	– 0,6	15,2
General Motors	218 044	233 554	– 6,6	13,3
Peugeot-Gruppe	119 083	98 555	+20,8	7,3
VW-Konzern	96 692	96 015	+0,7	5,9
Nissan	89 496	85 689	+4,4	5,5
Fiat-Konzern	61 068	53 804	+13,5	3,7

Agnelli kauft ein

Fiat übernimmt Lucas-Geschäftsbereich Anlasser.

Fiat-Präsident Giovanni Agnelli läßt die prallgefüllte Kriegskasse des italienischen Autokonzerns (Halbjahresgewinn 1987 2,4 Milliarden Mark) nicht ungenutzt. Nach dem Einstieg



Nach Alfa Romeo jetzt Übernahme von Zulieferern: Fiat-Präsident Agnelli

beim französischen Rüstungskonzern Matra durch eine von Fiat mehrheitlich kontrollierte gemeinsame Gesellschaft zum Bau von Vergasern und Bordinstrumenten kauft sich Agnelli jetzt beim britischen Autozulieferer Lucas ein. Die Übernahme des Lucas-Produktionsbereichs Anlasser und Lichtmaschinen erfolgt nach bewährtem Muster. Fiat-Konzerntochter Magneti Marelli (Anlasser, Lichtmaschinen, Zündkerzen) übernimmt bei der gemeinsam mit Lucas gegründeten Tochter 70 Prozent des Aktienkapitals und damit auch das Management. Der Pakt erweitert den Fiat-Marktanteil in Europa bei Anlassern und Lichtmaschinen auf 25 Prozent. *ari/stab*

Seiltanz

Paris sucht nach Schlupflöchern für weitere Renault-Hilfen.

Zur Sanierung des mit 20 Milliarden Mark verschuldeten französischen Staatskonzerns Renault tanzt Industrieminister Alain Madelin auf drei Hochzeiten zugleich. Vor der Nationalversammlung lobte der forsche Franzose das für 1987 erwartete Geschäftsergebnis des Konzerns „als den schönsten Gewinn, den Renault jemals gemacht hat“, galt es doch die Parlamentarier für seine Privatisierungspläne des Staatsunternehmens zu gewinnen. Gleichzeitig signalisierte Madelin dem Chef des privaten Automobilunternehmens Peugeot, Jacques Calvet, daß Paris ihm bei der



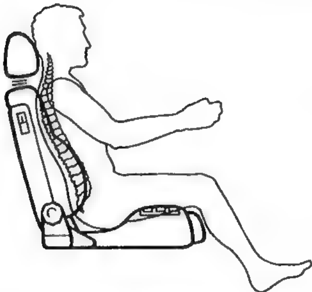
Hilft Renault: Industrieminister Madelin

Tilgung eines Staatskredits entgegenkommen würde, falls Calvet nicht weiter gegen die Finanzierungshilfen des Wettbewerbers Renault vorgehen würde. In Brüssel bearbeitet Madelin derzeit den für Wettbewerbsfragen zuständigen irischen EG-Kommissar Peter Sutherland, der neue Subventionen in Höhe von 3,5 Milliarden Mark passieren lassen soll. Sutherlands Forderung: Renault muß künftig nachweisen, daß staatliche Mittel für Umstrukturierung und Sanierung und nicht für den Erhalt maroder Betriebsteile verwendet werden.

LUXUS? FRAGEN SIE IHR RÖNTGENBILD.

Wieviel Kilometer jemand auf dem Buckel hat, registrieren manche Bandscheiben so genau wie ein Kilometerzähler. Bevor Sie das am eigenen Leib spüren, sollten Sie lieber auf den CS-Sitz von RECARO umsteigen.

Er stützt und entlastet Rücken und Sitzmuskulatur und läßt sich mit Hilfe des elektrischen Bedienungspanels bequem und individuell einstellen. So daß Sie anatomisch richtig sitzen und auch nach langen Fahrten entspannt und unverkrampft am Zielankommen.



Ihrem Rückgrat zuliebe: RECARO CS.

Bevor Sie sich also mit Ihrem Röntgenbild auseinandersetzen müssen, empfehlen wir Ihnen, per Postkarte unseren Prospekt anzufordern. Er liefert Ihnen noch ein paar harte Argumente mehr, warum ein CS-Sitz kein Luxus ist, sondern eine notwendige Unterstützung für ein gesundes Rückgrat. Und das ist für einen Geschäftsmann noch allemal das beste Kapital.

KEIPER RECARO GmbH & Co, Postfach 1551, 7312 Kirchheim/Teck.

RECARO

BMZ / 87

Industrial Design: Prof. Horst Sommerlatte/Marlies M. Sommerlatte

Sonntags: Polizist

Ein Porsche-Ingenieur verbringt seine Freizeit im Streifenwagen.

Der Mann wechselt den Job mit dem Hemd. Farbe beige: Amtsperson, Freund und Helfer, Bulle. Alle anderen Farben: Walter Bemsel, 54, Entwicklungsingenieur aus dem Weissacher Technologiezentrum von Porsche.

Walter Bemsel ist Freizeit-Polizist. Eine von 2134 polizeilichen Aushilfskräften, die, tagsüber an einem ganz bürgerlichen Arbeitsplatz, abends und an Wochenenden freiwillig in Polizeidienste treten. Das gibt es bisher nur in Baden-Württemberg, fast im geheimen, unbeachtet. In den letzten Monaten jedoch spricht man auch im Freistaat Bayern häufiger davon: Innenminister Gustl Lang trägt sich dort nämlich mit dem Gedanken, gleichfalls eine freiwillige Sheriff-Truppe aus unbescholtenen Deutschen ab 18 Jahren aufzustellen. Im Südweststaat der Republik funktioniert das schließlich schon seit 24 Jahren.







Identitätswechsel am Werkstor. Per Uniform wird aus dem Porsche-Mitarbeiter ein regelrechter Streifenpolizist, der notfalls auch den Dienst-Mercedes selbst wartet

Fotos: Buhl

„Fast ebenso lange bin ich schon bei der Autobahnpolizei", verkündet Walter Bemsel und schwingt sich auf den Fahrersitz des grün-weißen Mercedes 260. „Genau seit März 1964, und die 25 Jahre mach' ich schon noch voll." Rund um das Autobahndreieck Stuttgart liegt das Revier des Postens Ditzingen – beileibe keine malerische Route, berüchtigt für ellenlange Staus. Rund 100 Kilometer Autobahnstrecke wird Freizeitpolizist Bemsel in den nächsten sieben Stunden kontrollieren, gemeinsam mit Polizeihauptmeister Josef Wagner, beamteter Kollege und deshalb Streifenführer.

„Führungsaufgaben oder knifflige Fälle übernehmen wir Freiwilligen nicht", erläutert Bemsel. „Das sollen die Aktiven mit ihrer täglichen Diensterfahrung tun." So wollte es auch das Gesetz vom 18. Juni 1963: Zur Sicherung und Überwachung des Straßenverkehrs, zum Streifendienst und zu technischen Diensten, höchstens noch als Bewachungspersonal sollen die freiwilligen Polizeihelfer eingesetzt werden. Nach 92 Stunden theoretischer Ausbildung – in Staatsbürgerkunde, Polizeirecht, Strafrecht und so weiter – sowie 48 Stunden praktischer Einführung.

Walter Bemsel fädelt den Mercedes auf die A 81 ein; es herrscht munteres Treiben auf der stop-and-go-bewährten Strecke Richtung Stuttgarter Dreieck. Vom steten Wechsel zwischen Eintönigkeit und Streß weiß der Ingenieur zu berichten – was also bringt einen damals 31jährigen Familienvater dazu, Sonntagnachmittage auf der Autobahn totzuschlagen? Walter Bemsel lächelt fein und überholt erst mal einen Tiefkühlzug aus Rotterdam: „Porsche natürlich." Wie bitte? ▷

Freizeit-Polizist

„Anfang der sechziger Jahre", berichtet der Porsche-Mann, „schaffte die Polizei eine Reihe 356er-Cabrios für die Autobahnen an." Jene schnellen Funkstreifenwagen, deren Besatzungen der Volksmund „Weiße Mäuse" taufte, betreute Walter Bemsel in Sachen elektrische Sonderausstattung: Blaulicht und Martinshorn, Funkanlage, die „Stop"-Leuchtschrift am Wagenheck. Dem elektrischen Kontakt mit Polizeidienststellen folgte der persönliche, „und als 1964 der Freiwillige Polizeihilfsdienst eingeführt wurde, konnte ich mit den schönen 356er-Cabrios endlich auch selber fahren".

Heute sorgt sich Bemsel nur noch um gutes Licht in Serien-Porsche, dafür hat er einen neuen Grund fürs Polizistsein: „Man lernt unheimlich viele Leute kennen, die man sonst nie gesehen hätte – es ist ein Ausgleich zum Tennisspielen und Wandern." Man mag es ihm glauben, denn eine goldene Nase verdient sich keiner bei acht Mark 50 pro Stunde, und verkappte Militaristen, die ständig mit dem Schießzeug spielen, eignen sich nach Auffassung des Innenministers sowieso nicht als Polizeifreiwillige.

Das hört der Staatsbürger gern, schließlich sind die „Freizeitbullen" mit allen Attributen eines wehrhaften Polizisten ausgestattet: je nach Dienstplan mit Maschinenpistole oder Schlagstock, stets mit Dienstpistole und Fahrtenmesser am Koppel. Stundenlange Nachschulungen zum Thema Schußwaffengebrauch







Für polizeilichen Kleinkram zuständig: Freizeitpolizist Bemsel überläßt „knifflige Fälle" den beamteten Kollegen – wie das Gesetz es befiehlt

sollen sicherstellen, daß die Hilfspolizisten stets gut in Schuß bleiben. „In 23 Jahren habe ich die Waffe aber nur auf dem Schießplatz gebraucht“, sagt Walter Bemsel.

Tausende von Autobahnkilometern brachte Sonntagspolizist Bemsel seither hinter sich, in der Regel alle 14 Tage einen Nachmittag lang – zunächst im Porsche. Seit 1983 die Revierbereiche deutlich verkleinert wurden und schnelle Funkstreifen keinen Sinn mehr machen, in Mercedes-Modellen. Autoritätsprobleme gab es nie: Bemsel wird ebenso höflich mit „Wachtmeister“ angesprochen wie seine beamteten Kollegen, obwohl der Freiwillige Polizeidienst keine Dienstgrade kennt. Nur kommt alle fünf Jahre ein grüner Balken auf der Schulterklappe dazu.



„Wer auf der Autobahn einen Polizisten braucht, sieht immer den Helfer in ihm“, begründet der altgediente Freiwillige das gute Verhältnis zwischen Uniformträger und Autofahrer. Und doch: Die eindrücklichsten Erlebnisse Bemsels stammen gar nicht von seiner Stammstrecke rund ums Stuttgarter Dreieck, sondern von Sonderaufgaben. „Beim allerletzten Solituderennen 1965“, schwelgt er in Erinnerung, „war ich als Streckenposten dabei – diese Begeisterung, dieses Mitgehen der Zuschauer direkt an der kurvenreichen Strekke – das habe ich seither nicht mehr erlebt.“

Ein Jahr später gab Hilfspolizist Bemsel der englischen Königin das Geleit. „Die Queen hatte bei ihrem Staatsbesuch 1966 das Marbacher Schiller-Museum besichtigt und fuhr dann weiter nach Langenburg, ins Stammschloß der hohenlohischen Fürsten. Diese unendliche Reihe jubelnder Menschen am Straßenrand – das war bisher mein schönster Auftrag als Polizeifreiwilliger.“

Der Sonntagnachmittag ist ruhig verlaufen, die meiste Arbeit macht heute der Pannendienst, die Autobahnparkplätze sind mit friedlich kauenden Ausflüglern belegt. Noch 20 Minuten bis Dienstschluß. „Von hier aus kann man typisches Autofahrerverhalten studieren“, verspricht der Ingenieur-Polizist und steuert eine Haltebucht an. „Auch eine Möglichkeit, sich die Beine zu vertreten.“ Es kommt nicht dazu. Die Funkzentrale meldet einen Auffahrunfall bei Kilometer sowieso, ohne Personenschaden. Bemsel und sein Kollege satteln wieder auf, jeder Handgriff sitzt, mit Blaulicht und Martinshorn auf die linke Fahrspur. „Grundregel Nummer eins“, doziert Walter Bemsel, „freu dich nie zu früh auf den Feierabend.“

Eberhard Buhl

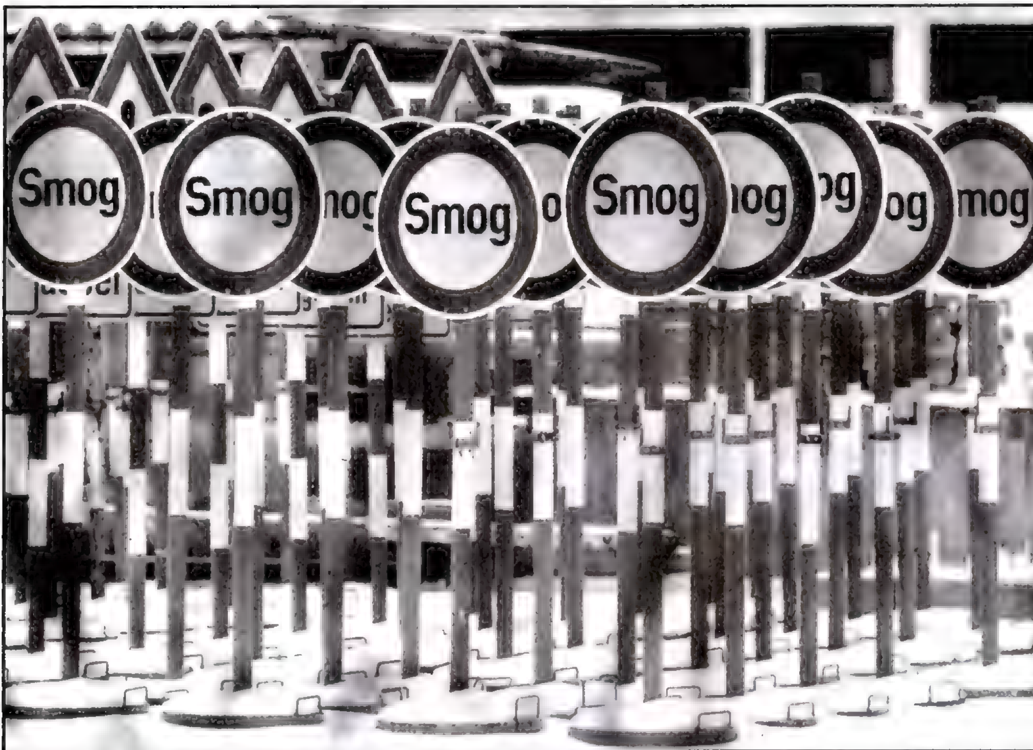
Dicke Luft

Mit der kalten Jahreszeit droht wieder Smog. Und noch immer gibt es keine einheitlichen Regeln für die Autofahrer.

Es geschah an einem Morgen im Februar: Über Rundfunk wurden verschreckte Hamburger Bürger aufgefordert, Fenster zu schließen; Kinder und Rentner sollten die Häuser nicht verlassen, ebenso Herzanfällige, Kreislaufpatienten und Asthmakranke. Derweil riegelten Hundertschaften der Polizei ganze Stadtteile ab, rückten Busse und Bahnen in Formation zu Sonderschichten aus. Das bedrohliche Szenario wiederholte sich an diesem Morgen auch in Kassel und Hof, Braunschweig und Erlangen. In der Republik herrschte Katastrophenstimmung, und die Ursache wurde schnell zum geflügelten Wort: Smog.

Was viele an die Atomreaktorkatastrophe von Tschernobyl erinnerte, war weniger gefährlich, aber dafür hausgemacht. Der Dreck, der Schornsteinen, Auspuffrohren und Hausheizungen entweicht, fiel wegen der klimatischen Tücken auf die Verursacher zurück. Inversionswetterlage sagen die Meteorologen dazu und meinen eine Situation, in der die – verschmutzte – Kaltluft über dem Boden nicht nach oben abziehen kann, weil ihr warme Luft in größeren Höhen den Weg verstellt. Staub und Ruß, Schwefeldioxid, Stickoxide und Kohlenmonoxid können sich dann innerhalb von Stunden zu einem lebensbedrohenden Gemisch verdichten.

Wann solche Gefahr droht, wissen Tierpfleger sofort. Fangen beispielsweise im Berliner Zoo die Pinguine an zu husten und verkriechen sie sich in ihre Behausungen, ist klar: Die berühmte Berliner Luft ist zum Schneiden dick. Doch nicht nur hüstelnde Pinguine fungieren als Smog-Warner. Um wissenschaftlich exakte Angaben zu machen, ist quer über die Bundesrepublik ein mehr oder weniger fein gesponnenes Netz an Meßstationen gezogen, die im Bedarfsfall Informationen zur Luftqualität liefern.



Fotos: dpa

Der nächste Einsatz kommt bestimmt: Smog-Schilder zum Abriegeln der Sperrbezirke

Doch schon hier beginnt der Ärger, denn gemessen wird keineswegs überall gleich gründlich: Während in Hamburg, der Stadt mit dem bestausgebauten Meßnetz, die Geräte im Vier-Kilometer-Abstand stehen, liegen in Nordrhein-Westfalen, wo sich luftbelastende Industrie am stärksten ballt, bis zu acht Kilometer dazwischen. Die bisher gültige Smog-Musterverordnung läßt sogar einen Spielraum bis zu zehn Kilometern.

Weitgehend einig sind sich die Bundesländer immerhin über die Kriterien der dicken Luft. So wird nach der Smog-Musterverordnung von 1984 die Vorwarnstufe ausgerufen, wenn die Summe der Konzentration von Schwefeldioxid (SO_2) und dem Zweifachen der Konzentration von Schwebstaub 1,10 Milligramm übersteigt, oder wenn einzelne der drei verhängnisvollen Verunreiniger – Schwefeldioxid (SO_2), Stickoxide (NO_X), Kohlenmonoxid (CO) – bestimmte Konzentrationen pro Kubikmeter Luft überschreiten. Während der Smog-Vorwarnstufe wird den Autofahrern empfohlen, vorübergehend auf ihr Auto zu verzichten, Großbetriebe sollen auf schadstoffarme Brennstoffe umsteigen und Heizungen nach Möglichkeit gedrosselt werden.

Ernst wird es dagegen, wenn von den Behörden die Smog-Stufe 1 ausgerufen wird. Das kann schon dann geschehen, wenn die Vorwarnstufe länger als 72 Stunden nicht aufgehoben wird oder – gravierender – die Schadstoffsuppe noch dikker wird. Selbst hier ist aber noch eine Steigerung möglich – die Smog-Warnstufe 2.

Diese Grenzwerte oder zumindest Kombinationswerte aus den drei unsichtbaren Krankmachern sind bundesweiter Maßstab, wenn auch einige Städte und Gemeinden ihre Alarmstufen schon bei niedrigeren Schmutz-Grenzwerten auslösen. Und um die Wirrnis komplett zu machen: In Bremen und Schleswig-Holstein gibt es bislang noch gar keine einheitliche Smog-Verordnung.

Die Begründung der Nord-Länder klingt sogar schlüssig. Erstens sorge der Wind dort für natürlichen Durchzug, und zweitens könne man zwar den Luftverpestern mittels der Technischen Anleitung (TA) Luft zu Leibe rücken, doch gegen den Smog-Import vor allem aus den östlichen Nachbarländern wie der DDR und der Tschechoslowakei sei man ohnehin bislang praktisch machtlos. Die Bremer Umweltsena-

DIREKT-ÜBERTRAGUNG, LIVE.

Nehmen Sie, in Gedanken, einmal die Minolta 7000 in die Hand. Sie visieren Ihr Motiv an, und Sie drücken den Auslöseknopf halb ein.

In diesem Moment setzen Sie die modernste Technologie in Gang. Konkret: den Autofokus im Inneren Ihrer Minolta.

Über 2 Mikrocomputer stellt er in weniger als einer Sekunde scharf.

In der gleichen Zeit überträgt er die Daten ans Objektiv. Direkt, wie bei einer Live-Übertragung.



Deshalb können die AF-Objektive von Minolta so kompakt und auch leicht sein.

Und sicher auch deshalb hat sich der Minolta-Autofokus so bewährt: in weltweit über 2 Millionen Spiegelreflex-Kameras.

Nehmen Sie also demnächst die Minolta 7000 tatsächlich in die Hand. Live bei Ihrem Fachhändler.



MINOLTA

Smog-Regeln

torin Eva-Maria Lemke nach der Smog-Notlage im Februar: „Wenn ich wegen des starken Kohlenmonoxid-Gehaltes den Autoverkehr einschränken muß, brauche ich dazu keine neuen Verordnungen oder Gesetze. Das geht auch mit dem Paragraphen 45 StVO."

Die Kollegen aus der Politik in Bonn und einem Großteil der Bundesländer sind ganz anderer Meinung. Eberhard Westheide vom Bundesumweltministerium formuliert das Ziel: „Wir wollen so schnell wie möglich zu einem bundesweit einheitlichen Maßnahmenkatalog kommen." Dies ist auch angebracht, denn im Augenblick herrscht noch immer die große Konfusion, obwohl in den meisten Ländern bei Smog-Stufe 1 und 2 – abgesehen von wenigen Ausnahmen – der Individualverkehr verboten ist. Freilich auf völlig unterschiedliche Weise (siehe untenstehende Tabelle). In Nordrhein-Westfalen beispielsweise ist der Autoverkehr bei Smog der Alarmstufe 1 von sechs bis zehn Uhr und von

Wer darf bei Smog-Alarm fahren?

	Stufe 1	Stufe 2
Baden-Württemberg	Alle schadstoffarmen Autos, auch Diesel	Wie Stufe 1
Bayern	Schadstoffarme Autos mit geregeltem Dreiwege-Katalysator. Zusätzlich: an geraden Tagen alle Fahrzeuge mit geraden Endziffern im Kennzeichen, an ungeraden umgekehrt	Schadstoffarme Fahrzeuge und Autos mit Elektromotor, keine Diesel
Berlin	Alle bedingt schadstoffarmen und schadstoffarmen Autos, auch Diesel. Diesel-Lkw bis 2,5 Tonnen Ges.Gew. sowie Flüssiggas- und elektrisch angetriebene Fahrzeuge	Nur schadstoffarme Pkw mit geregeltem Dreiwege-Katalysator
Bremen	Nur schadstoffarme Fahrzeuge mit geregeltem Dreiwege-Katalysator und elektrisch angetriebene Autos, keine Diesel	Wie Stufe 1
Hamburg	Nur schadstoffarme Fahrzeuge mit geregeltem Dreiwege-Katalysator, Elektroautos und Lastwagen mit Abgasreinigung, keine Diesel	Wie Stufe 1
Hessen	Nur Fahrzeuge mit geregeltem Dreiwege-Katalysator und Elektroautos, keine Diesel	Wie Stufe 1
Niedersachsen	Alle als schadstoffarm eingestuften Autos, auch Diesel	Wie Stufe 1
Nordrhein-Westfalen	Nur Fahrzeuge mit geregeltem Dreiwege-Katalysator, keine Diesel	Wie Stufe 1
Rheinland-Pfalz	Alle schadstoffarmen Fahrzeuge, auch Diesel	Wie Stufe 1
Saarland	Nur Fahrzeuge mit Elektromotor	Wie Stufe 1
Schleswig-Holstein	Nur schadstoffarme Fahrzeuge mit Dreiwege-Katalysator, keine Diesel	Wie Stufe 1

15 bis 20 Uhr untersagt, in Berlin und Hamburg dagegen rund um die Uhr. Einen besonderen Gag ließen sich die bayerischen Behörden einfallen. Während der ersten Alarmstufe dürfen in die Sperrbezirke an ungeraden Tagen nur Autos mit ungerader Endziffer auf dem Nummernschild passieren, an geraden Tagen die anderen.

Unerfreulich überrascht wurden bei der letzten Smog-Welle auch die Fahrer von schadstoffarmen Personenwagen. Sie mußten schmerzlich erfahren, daß die ihnen vom Staat gewährten Steuererleichterungen nicht das Maß aller Umweltdinge sind. Bei Smog-Stufe 1 darf ein Dieselfahrer, dessen Wagen als bedingt schadstoffarm eingestuft ist, zwar durch Baden-Württemberg fahren, aber an Hessens Grenze ist Schluß. Selbst der hinsichtlich der Umwelt vorbildliche Fahrer, der ein Auto mit geregeltem Dreiwegekatalysator besitzt, ist bei Smog nicht vor der roten Kelle sicher: Im Saarland muß auch er aufs Auto verzichten – es sei denn, er steigt auf ein Elektromobil um.

Wenn es nach den Worten von Politikern geht, soll das ganze Durcheinander bald ein Ende haben. Derzeit liegt ein Entwurf für eine neue Smog-Musterverordnung vor. Über den Inhalt schweigt man sich in Bonn derzeit noch aus, doch eines ist jetzt schon sicher: Zumindest Autos mit Dreiwegekat sollen künftig auch bei Smog-Stufe 1 überall fahren dürfen. Doch so weit ist es noch lange nicht. Ob sich die Länder auf ein gemeinsames Konzept in Sachen Smog einigen, wird erst eine Konferenz der Umweltminister von Bund und Ländern zeigen, die im Dezember stattfindet. Bis dann das Bundeskabinett den Entwurf absegnet und zum Gesetz erklärt, dürfte es wieder Frühjahr werden und der Smog-Winter vorbei sein.

Unterdessen schwärmt Bonn schon von einem neuen Feldzug gegen den Smog. Noch im Winter soll ein Smog-Frühwarnsystem in Betrieb gehen, Meßdaten der 160 bundesweiten Luftmeßstellen, Meßflüge und großräumige Informationen des Deutschen Wetterdienstes sollen sichere Aussagen über das Herannahen von Smog-Wetterlagen liefern. Der zentrale Datensammelcomputer steht in einem smogerfahrenen Gebiet – im Umweltbundesamt in Berlin. *J.R.*



Der Smog hat viele Ursachen: Kraftwerke und Industrieanlagen sind die Spitzenreiter bei der Luftbelastung mit Schwefeldioxid (SO_2). Der Autoverkehr spielt hier nur eine Nebenrolle: Ganze 3,6 Prozent der jährlich drei Millionen Tonnen SO_2 in unserer Luft stammen aus Auspuffrohren. Beim Kohlenmonoxid verkehrt sich das Bild. Hier ist der Straßenverkehr eindeutig Hauptverursacher

So ist's Recht

Verkehrsjurist Dr. Eckhart Jung berichtet und kommentiert.

Zur Diskussion:

Nachtfahrten

Bekanntlich darf laut Straßenverkehrsordnung ein Autofahrer nur so schnell fahren, daß er innerhalb der überschaubaren Strecke halten kann. Bei Glätte oder Nässe ist also stets die Geschwindigkeit herabzusetzen. Wie sieht es aber mit einer Autofahrt bei Dunkelheit aus? Muß man dann auch so langsam fahren, daß man innerhalb des Abblendlichtbereichs halten kann? Grundsätzlich ja; bei asymmetrischem Abblendlicht ist sogar die Reichweite des linken Scheinwerfers maßgeblich. Kürzlich hatten die Richter des Bundesgerichtshofs in Karlsruhe über folgenden Unfall zu entscheiden: Ein Pastor war gegen 20 Uhr in der Dunkelheit auf einer Bundesstraße mit seinem Auto auf einen liegengebliebenen britischen Panzer geprallt und dadurch gestorben. Der liegengebliebene Panzer war nicht durch ein Warndreieck abgesichert. Das rechte Rücklicht brannte nicht, nach hinten war nur ein blaß brennendes linkes Rücklicht erkennbar. Zudem war er mit einem Tarnanstrich versehen. Laut BGH müssen Autofahrer auch damit rechnen, daß nachts auf der Straße ein unbeleuchteter Panzer mit Tarnanstrich stehen kann. Die Richter bejahten ein erhebliches Mitverschulden des Pastors, der entweder zu schnell oder unaufmerksam gefahren sei. Ein „mit angepaßter Geschwindigkeit fahrender, aufmerksamer Kraftfahrer hätte den Aufprall vermieden", so das Urteil. Das Gericht ließ sich auch von seiner Meinung dadurch nicht abbringen, daß vier Zeugen bekundeten, sie hätten selbst nur mit knapper Not einen Zusammenprall mit dem Panzer vermeiden können. Nach meiner Meinung geht dieses Urteil zu weit: Die Justiz stellt in letzter Zeit zunehmend Anforderungen an den Autofahrer, die überspannt sind. Die Straßenverkehrsordnung darf nicht einseitig zu Lasten des Autofahrers ausgelegt werden. Entscheidend sind hier vielmehr die Tatsachen, die zugunsten des gestorbenen Pastors sprechen: Tarnanstrich, mangelhafte Beleuchtung, fehlendes Warndreieck, vier Zeugenaussagen. In der Vorinstanz hatte das OLG Celle dem Pastor sogar 50 Prozent Mitverschulden angekreidet. Diese Quote wurde vom BGH zwar korrigiert, doch sind 30 Prozent immer noch zuviel. Jeder Autofahrer weiß, wie unangenehm häufig Fahrten in der Dunkelheit sind. Es geht zu weit, wenn der Autofahrer jetzt auch noch mit ungesicherten, schlecht beleuchteten und getarnten Panzern auf der Bundesstraße rechnen muß.



Dr. Eckhart Jung



Grenz-Fälle

EG-TÜV
Nach einem Vorschlag der EG-Kommission sollen Autos, die älter als fünf Jahre sind, jährlich beim TÜV zur technischen Untersuchung vorgeführt werden. Diesen Vorschlag hat der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages zurückgewiesen und gleichzeitig die Bundesregierung aufgefordert, sich innerhalb der EG für einen einheitlichen Zweijahresabstand einzusetzen.

Austria-Kontrollen
Auf der Brenner-Route in Österreich sollen im kommenden Sommer zwei mobile und drei stationäre Radargeräte dafür sorgen, daß sich die Kraftfahrer an die vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenzen halten. Für Lastkraftwagen soll zur Lärmeindämmung zudem ein Tempolimit von 60 km/h auf den Autobahnen eingeführt werden.

Rechts-Frage

Kein Schmerzensgeld
K. M. aus Kiel: Ein Bekannter von mir mußte miterleben, wie seine Ehefrau bei einem Unfall tödlich verletzt wurde. Kann er für dieses Erlebnis Schmerzensgeld verlangen?

Schmerzensgeld für psychisches Leid wird in fast allen europäischen Staaten gezahlt, nicht jedoch in der Bundesrepublik. Hier muß man mit Hilfe von ärztlichen Attesten nachweisen, daß ein Schock vorliegt, der über das normale Schmerzempfinden hinausgeht.

Schnell-Justiz

Überrollbügel
Die amtliche Betriebserlaubnis des Autos erlischt, wenn nachträglich ein Überrollbügel ungenehmigt eingebaut wird, weil er die Beschaffenheit des Fahrgastraums ungünstig beeinflussen kann.

(Az.: OLG Düsseldorf 5 Ss (OWi) 252/86; VM 1987, 9)

Rückwärtsfahren
Wer nachts auf der Standspur der Autobahn 25 Meter rückwärts fährt, ist mit einer Geldbuße von 600 Mark zu bestrafen.

(Az.: OLG Düsseldorf 5 Ss (OWi) 294/86; VM 1987, 10)

Alkoholfahrt
Trotz 1,57 Promille ist ein Führerscheinentzug dann nicht gerechtfertigt, wenn der Wagen nur nachts um 0.40 Uhr auf einem öffentlichen Parkplatz 15 bis 20 Meter gefahren wird, damit er am nächsten Morgen nicht vor einer Parkuhr steht.

(Az.: OLG Stuttgart 5 Ss 683/86; VM 19987, 16)

Streusplitt
Der von einem Streufahrzeug durch den herausgeschleuderten großkörnigen Splitt angerichtete Schaden ist zu ersetzen, und zwar unabhängig von einem Verschulden des Fahrers des Streufahrzeugs.

(Az.: OLG Nürnberg 4 U 2764/86; ZfS 1987, 34)

Nutzungsausfall
Auch wenn das beschädigte Fahrzeug schon zwölf Jahre alt ist und 155 000 Kilometer zurückgelegt hat, ist der volle Betrag der Nutzungsausfall-Entschädigung zu zahlen. Denn auch ein altes Fahrzeug hat grundsätzlich den gleichen Nutzungswert wie ein neues.

(Az.: OLG Stuttgart 1 U 109/86; r+s 1986, 312)

Die Kölner Börse notiert: Große Ve
Deutschlands Autofahrer jubeln. E

Wir möchten Ihnen den Ford Escort und den Ford Orion vorstellen. Kennen Sie schon? Abwarten und weiterlesen.

Beide Autos sind jetzt aufgewertet. Und das klingt nicht nur nach besserer Ausstattung, das ist auch bessere Ausstattung. Rundherum. Fangen wir unter der Haube an. ■ Alle Modelle (außer RS Turbo) haben serienmäßig umweltschonende Motoren und ein Fünfganggetriebe. Damit Sie Steuern und Kraftstoff sparen können. ■ Das speziell für Frontantrieb entwickelte Anti-Blockier-System gibt es gegen Aufpreis jetzt für jeden Escort und Orion (außer Automatik). In allen sportlichen Escort-Modellen ist es sogar serienmäßig. ■ Ein Blick in den Innenraum. Alles da, was man zum sicheren



Soviel Auto braucht der Mensch.

rblüffung in Fernost.
scort und Orion sind aufgewertet.

und bequemen Fahren braucht. ■ Von innen verstellbare Außenspiegel. ■ Heckscheiben-Wischwaschanlage. ■ Getönte Scheiben. ■ Geteilt umklappbare Rücksitzbank. ■ Beim Ghia sogar Schiebedach und Zentralverriegelung. Und das ist längst noch nicht alles.

Bei Ihrem Ford-Händler können Sie sich gleich in den Escort oder Orion reinsetzen und alles ausprobieren. Dort erfahren Sie auch alles über die besonders günstigen Leasing- und Finanzierungsangebote der Ford Credit Bank. Ganz Eilige rufen zum Ortstarif an:



(0130) 42 42


MITSUBISHI
MOTORS
Erhard Schönen



Fotos: Schmid

„Ich hab' gleich gewußt, was los ist"

auto motor und sport-Werkstätten-Test Teil 5: mit einem Mitsubishi Galant und einem Renault 11 zur Großen Inspektion.

Von Frank Grün

Das darf uns nicht passieren", hatte Autohaus-Besitzer Erhard Schönenberg gesagt und seinen Monteuren die Ergebnisse der letzten Werkstätten-Tests vorgehalten. Einige hielten die Mahnung ihres Chefs für einen Wink mit dem Schraubenschlüssel, andere fanden sie schlicht übertrieben – bis eines Morgens ein anthrazitfarbener Galant auf den Hof

Die Mitsubishi-Werkstatt von Erhard Schönenberg in Lüdenscheid übersah nur einen Mangel am Test-Galant

der Lüdenscheider Mitsubishi-Werkstatt rollte. Für neun Uhr hatte ihn der Besitzer zur Großen Inspektion angemeldet. Wenig später stand Jürgen Schneider, Meister im Auto-Service-Center Schönenberg, an der geöffneten Motorhaube und schüttelte den Kopf: „Das Öl sieht aus wie neu, aber sonst stimmt nichts an dem Auto." Schon beim ersten Hinsehen bemerkte der Meister ein halbes Dutzend Mängel.

Für den auto motor und sport-Leser Schönenberg war die Mängelhäufung kein Grund zur Sorge. „Ich halte meine Leute ohnehin dazu an, zweimal hinzuschauen, bevor sie Teile tauschen", versicherte Schönenberg nach Abschluß des Tests. „Schließlich hatten wir schon Kunden, die ihre Zündkerzen markierten, um zu prüfen, wie wir arbeiten." Erfahrungswerte nutzen nennt der Lüdenscheider Händler sein Prinzip. Die Monteure sollen nur dort die Verschleißteile wechseln, wo es notwendig ist, und sich statt dessen auf die Fehlersuche konzentrieren.

Schönenberg ist seit acht Jahren Mitsubishi-Vertragshändler und kennt die Schwachstellen einzelner Modelle somit sehr genau. Er hatte schon selbst die Idee, einen Werkstätten-Test unter Mitsubishi-Händlern durchzuführen („Wir würden gerne einmal wissen, wo wir stehen"). Doch die Konzernflotte fährt einen anderen Kurs: „Bei Mitsubishi gibt es keine Kontrolle, nur Anregungen", beschreibt Schönenberg das Führungsprinzip. Immerhin werden regelmäßig Fortbildungskurse durchgeführt: „Ohne Schulung kommen wir nicht hin, Werkstatthandbücher allein reichen schon lange nicht mehr aus." Allerdings könnten die Kurse nach Schönenbergs Meinung häufiger stattfinden. Weil sich das deutsche Mitsubishi-Netz mit seinen 925 Vertragswerkstätten noch im Aufbau befindet, sind die Lehrgänge dauernd mit neuen Mitgliedern überfüllt: „Ältere Händler kommen dabei oft zu kurz", kritisierte Schönenberg. ▷

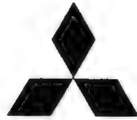
„Wir sind noch jung auf dem deutschen Markt und haben daher mehr Power als die alten Hasen", übte sich Schönenberg in Zuversicht angesichts der bislang 2,4 Prozent Marktanteil der japanischen Marke in Deutschland. Motiviert sind auch seine Monteure, die von der knarrenden Fensterkurbel bis zum Tankfühler fast alles am Testwagen instand setzten. „Mit einem ausgehängten Auspuff können Sie niemand mehr hinter dem Ofen vorlocken", meinte ein Mitarbeiter selbstbewußt – im Autohaus Schönenberg wohl nicht, dafür aber doch noch in anderen Werkstätten.

So wurde getestet

Das Testteam von auto motor und sport war zwei Wochen lang mit zehn Autos in verschiedenen Gebieten der Bundesrepublik unterwegs, um insgesamt 60 Vertragswerkstätten unter die Lupe zu nehmen. Alle Werkstätten wurden anhand der Händlerverzeichnisse und nach dem Zufallsprinzip ausgesucht. Die Testwagen wurden telefonisch zur Großen Inspektion angemeldet und vor der Abgabe mit jeweils zehn aufgrund der Wartungsvorschriften ausgewählten Mängeln (siehe Tabelle „Wie gut arbeiteten die Werkstätten?") von einem Kraftfahrzeugmeister präpariert, der nach erfolgter Inspektion auch die Gegenkontrolle vornahm. Alle Autos wurden von jeweils zwei Mitarbeitern des Testteams in der betreffenden Werkstatt abgegeben und auch wieder abgeholt. Der Werkstätten-Test erhebt keinen Anspruch darauf, repräsentativ zu sein.

Beurteilung:
+ + = sehr gut
\+ = gut
○ = durchschnittlich
– = ausreichend
– – = unbefriedigend

Werkstätten-Test



Pünktlichkeit ist eine Zier – in Siegen war der Test-Mitsubishi zur verabredeten Zeit fertig. Der Meister nahm sich eine Viertelstunde Zeit, um die durchgeführten Arbeiten zu erläutern – ein Service, der Schule machen sollte.

E. Kürbis
Hauptstraße 134
5900 Siegen-Kaan

Der Mitsubishi-Kunde fühlt sich wie im Legoland: Die Vertragswerkstatt von Ernst Kürbis im Siegener Stadtteil Kaan wirkt freundlich, adrett – und ist winzig. Seitlich an der Montagehalle klebt ein Glashäuschen: das Büro. Davor drängeln sich die Autos auf einem tankstellengroßen Parkplatz. Wohl wegen der beengten Platzverhältnisse kommt der Galant gleich morgens auf die Hebebühne.

Ein Mitarbeiter erklärt den Arbeitsumfang einer Großen Inspektion und lobt vor allem das von Kürbis verwendete Synthetik-Motoröl: „Das Beste, was es auf dem Markt gibt." Pünktlich um 16 Uhr ist der Wagen fertig. Nun nimmt sich Meister Kürbis selbst eine Viertelstunde Zeit und erklärt alle durchgeführten Arbeiten, von der Zündeinstellung bis zum Ölwechsel – mit Synthetiköl, wie er ausdrücklich betont. Dann überreicht er den Testern eine Rechnung über 324,25 Mark.

Bemerkenswert ist, daß die Siegener Werkstatt auch Teile kontrollierte, die nicht auf dem Wartungsplan stehen. So zum Beispiel das Reifenprofil oder den Luftdruck im Notrad. Andererseits blieben Mängel wie das zu große Kupplungsspiel oder der verstellte Scheinwerfer unbehoben, obwohl sie auf der Rechnung vermerkt sind. Insgesamt lieferte Kürbis also ausreichende Arbeitsleistung zu einem durchschnittlichen Preis. Eine ausgezeichnete Kundenbetreuung und die Tatsache, daß hier weitergedacht wurde als bis zum Ende des Wartungsplans, werten das Gesamturteil jedoch auf.

Beurteilung	
Preis:	**DM 324,25**
Arbeitsleistung:	–
Preis/Leistungsverhältnis:	○
Service:	+
Gesamtnote:	○

Erhard Schönenberg
Wehberger Straße 3
5880 Lüdenscheid

Wir sind kaum zu übersehen", meint der Angestellte vom Auto-Service-Center Schönenberg am Telefon. Er hat recht. Der in Mitsubishi-Farben beflaggte Betrieb liegt fast im Zentrum von Lüdenscheid auf dem Gelände einer ehemaligen Tankstelle. Auch hier ist, wie bei der japanischen Marke scheinbar üblich, der Parkraum knapp bemessen. Dafür wirkt die Werkstatt geräumig.

Der Mitarbeiter am Annahmetresen fragt nach Mängeln am Fahrzeug und schlägt dann drei Uhr als Abholtermin vor. 15 Minuten vor der Zeit steht der Wagen schon auf dem Hof.



Beim Übergabegespräch sollte sich der Kunde ausführlich über Fahrzeugmängel informieren lassen

„Eigentlich eine ganz normale Inspektion", erklärt Meister Schneider beim Übergabegespräch. Er offeriert eine Rechnung über 371,95 Mark und weist auf einige Reparaturen hin, die er zusätzlich durchgeführt hat. Wie gut die mißtrauischen Sauerländer gearbeitet haben, zeigt der anschließende Check: neun Fehler wurden gefunden, nur die Kühlflüssigkeit verharrte nach wie vor an der Minimum-Marke. Eine Nachlässigkeit, die das Autohaus ein sehr gut bei der Bewertung der Arbeitsleistung kostete. ▷

Beurteilung	
Preis:	**DM 371,95**
Arbeitsleistung:	+
Preis/Leistungsverhältnis:	+
Service:	+
Gesamtnote:	+

Kappel-Automobile
Kaiserstraße 110
5220 Waldbröl

Wenige hundert Meter hinter dem Ortseingang von Waldbröl lenkt ein rot-weißes Schild den Mitsubishi-Kunden nach rechts – auf einen Schotterplatz, der seitlich von der großen Werkstatthalle von Kappel-Automobile begrenzt wird. Meister Wojciech nimmt in der Werkstatt die Autoschlüssel entgegen; er steckt bis über beide Ellenbogen in Motoröl und bietet höflich an: „Ich fahre Sie gern mit einem Wagen zum Bahnhof." Nach Mängeln am Auto fragt er allerdings nicht, verspricht aber, bis 15 Uhr mit der Inspektion fertig zu sein.



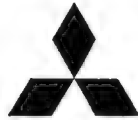
Ohne elektronische Einstellhilfen läßt sich heutzutage kaum noch ein Auto warten

Auch bei der Rückgabe des Galant ist Wojciech nicht überaus gesprächig. Nur durch wiederholtes Nachfragen bekommen die Tester heraus, daß er Ventile und Zündung neu eingestellt hat. Der linke vordere Scheinwerfer schielt jedoch genauso wie vor der Inspektion, und der Handbremshebel-Weg ist immer noch zu lang. Sieben Fehler gefunden, vermerken die Tester schließlich auf dem Protokoll der Firma Kappel. Das reicht zur Note durchschnittlich im Punkt Arbeitsleistung. Zulegen konnte die Vertragswerkstatt beim Service, der rundum gefiel – bis hin zum Papiertuch im Wagen wurde an alles gedacht.

Beurteilung

Preis:	**DM 369,82**
Arbeitsleitung:	○
Preis/Leistungsverhältnis:	○
Service:	+
Gesamtnote:	○

Werkstätten-Test



Ein knappes „Alles in Ordnung" sollte dem Kunden nicht genügen – zu oft erweist sich bei der Überprüfung der durchgeführten Arbeiten, daß keineswegs alle im Wartungsplan vorgeschriebenen Arbeiten erledigt wurden. In Offenbach fand die getestete Mitsubishi-Werkstatt nur drei von zehn Fehlern.

Autohaus Ries
Sprendlinger Landstraße 141
6050 Offenbach

Direkt am Autobahnzubringer Richtung Frankfurt liegt das Autohaus Ries. Mit seinem verglasten Ausstellungsraum und der gut ausgestatteten Werkstatt gehört der Offenbacher Mitsubishi-Händler zu den imposanten Vertretern seiner Art. Daß die Mitarbeiter auf dem weitläufigen Gelände ganz schön spurten müssen, merken die Tester sofort. Auf die Worte eines vorbeieilenden Gesellen: „Meister kommt gleich" folgt eine fünfminütige Wartepause; erst dann erscheint Meister Nitzsche und nimmt den Auftrag entgegen.

„Bis heute Nachmittag sind wir mit der Inspektion durch", lautet die knappe Prognose. In der Tat steht der Galant um 15 Uhr abholbereit auf dem Hof. „Alles in Ordnung", meint Nitzsche ebenso kurz angebunden wie am Morgen – und ist schon auf dem Weg zur nächsten Probefahrt. Auch die Dame an der Kasse weiß nichts Genaues und deutet nur auf den Teileschein. Laut der Liste tauschten die Offenbacher Mechaniker nicht nur Luft- und Kraftstoffilter aus, sondern bauten gleich noch vier neue Zündkerzen ein – obwohl die alten noch vollkommen in Ordnung waren.

Nicht ganz so emsig waren die Hessen hingegen bei der Fehlerbeseitigung: Sieben von zehn Mängeln blieben unentdeckt, darunter so schwerwiegende wie der zu hoch strahlende Scheinwerfer und die verstellte Zündung. Im Hinblick auf die Inspektionsrechnung von knapp 400 Mark kann dieses Ergebnis noch weniger befriedigen. Daher reichte es für Ries in der Gesamtbewertung nur zur Note unbefriedigend.

Beurteilung

Preis:	**DM 398,88**
Arbeitsleistung:	– –
Preis/Leistungsverhältnis:	– –
Service:	–
Gesamtnote:	– –

Autohaus Schürer
Schürerstraße 2
8700 Würzburg

Das Autohaus Schürer kennt in Würzburg jeder – schließlich trägt gleich die ganze Straße diesen Namen. Mitten im Zentrum, zwischen Kreisverkehr und Supermarkt, sitzt der große Mitsubishi-Händler mit eigener Shell-Tankstelle und Autovermietung. Zur Werkstatt im ersten Stock geht es nur über eine steile Rampe, auf der gerade noch zwei Autos aneinander vorbeikommen. Oben jedoch steht dem Kunden eine riesige Halle offen, in der die Schürer-Mannschaft gleich auf sechs Hebebühnen Fahrzeuge wartet.

An diesem Morgen ist die Werkstatt noch leer; trotzdem ist Meister Kamm sehr beschäftigt. Kamm hat keine Zeit für lange Erklärungen, verspricht aber, den Wagen bis 16 Uhr fertig zu machen. Das schafft er zwar, doch kann die Übergabe nicht wie geplant stattfinden: Erst muß noch die Rechnung geschrieben werden.

20 Minuten später ist die Rechnung da, aber der Kraftfahrzeugschein fehlt. Blitzschnell wird ein Suchkommando organisiert. Doch so eifrig die drei Helfer auch in und unter dem Galant herumkriechen – das amtliche Papier bleibt verschwunden. Der Meister versichert, daß das Autohaus für alle Kosten aufkommt, und schickt den Testwagen ohne Papiere auf die Reise.

Die Arbeitsqualität entspricht ungefähr dem hektischen Umfeld an diesem Tag. Nur die Hälfte der eingebauten Fehler wurde behoben; dafür liegt Schürer bei den Inspektionskosten mit 315,25 Mark am unteren Ende des Testfelds. Der Fahrzeugschein wird dem Halter des Galant eine Woche später zugesandt. ▷

Beurteilung

Preis:	**DM 315,25**
Arbeitsleistung:	– –
Preis/Leistungsverhältnis:	–
Service:	–
Gesamtnote:	–

„Ich frage Dich zum letztenmal:
Wo warst Du heute nacht?"



Care wünscht einen frischen Tag.

Care ist die Männerserie, die Sie rundum frisch, gepflegt und fit für den ganzen Tag macht. Alle Produkte von Care geben Ihnen den herb-frischen Duft, der so typisch Care und so typisch Mann ist.



Joachim Kunert
Klingenweg 8a
6980 Wertheim-Nassig

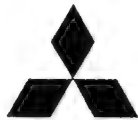
Nach Wertheim-Nassig kommt, wer dort wohnt – oder einen Mitsubishi fährt. Der kleine Vorort liegt ein gutes Stück vom Stadtzentrum entfernt und beherbergt die einzige Mitsubishi-Vertragswerkstatt im Main-Tauber-Kreis: das Autohaus Joachim Kunert. Der Kunde betritt das Gebäude durch einen halbleeren Verkaufsraum und wird an der Reparaturannahme vom Chef und Meister persönlich bedient.

Kunert gibt sich freundlich-burschikos, verhandelt aber sehr bestimmt über den Rückgabetermin des angemeldeten Galant. „Vor dem Spätnachmittag geht nichts", erklärt der Meister, „eine Große Inspektion ist ziemlich umfangreich." Sechs Stunden später ist er anderer Meinung: „Wir haben die Inspektion ganz gestrichen und dafür eine Urlaubsdurchsicht gemacht. Alle Verschleißteile, einschließlich des Öls, waren so neu, daß es Unsinn gewesen wäre, sie auszutauschen."

Statt dessen hat Kunert den Galant auf Kerzen und Nieten geprüft. Und das mit Erfolg, denn mit Ausnahme des üppigen Kupplungsspiels konnte die Werkstatt alle präparierten Mängel finden und beheben. Außerdem wies der Meister noch auf die abgefahrenen Hinterreifen hin und meinte: „So dürfte ich Sie gar nicht mehr auf die Straße lassen." Das Erfreulichste am ganzen Werkstattaufenthalt war jedoch ausnahmsweise die Rechnung. Für ein paar neue Wischerblätter und die gesamte Urlaubsdurchsicht verlangte Kunert lediglich 88,29 Mark – ein Beitrag zur Kostendämpfung, der überzeugt.

Beurteilung:	
Preis:	**DM 88,29**
Arbeitsleistung:	++
Preis/Leistungsverhältnis:	++
Service:	++
Gesamtnote:	++

Werkstätten-Test



Luxuriöse Kunden-dienst-Zentren, mit denen sich die europäische Konkurrenz oft parfümiert, findet man bei Mitsubishi selten. Die zumeist kleineren Werkstätten der japanischen Marke haben aber auch ihre Vorteile.

David und Goliath

Auf den ersten Blick bieten die Mitsubishi-Werkstätten im Test ein einheitliches Bild. Fahnen mit dem Markenemblem und eine rot-weiße Bemalung sorgen für den von der Branche gewünschten Wiedererkennungseffekt. Allerdings riecht es hier und da deutlich nach Hinterhof und Tankstelle; luxuriöse Kundendienst-Zentren, mit denen sich die europäische Konkurrenz oft parfümiert, findet man bei Mitsubishi selten.

Der zweite Blick geht hinter die Fassade von Corporate Identity – und hier unterscheiden sich die Testteilnehmer deutlich. Erstaunlich ist dabei, daß besonders die großen Werkstätten in Offenbach und Würzburg nicht befriedigen konnten. Trotz eines ganzen Stabs von Monteuren fand das Autohaus Ries nur drei, Schürer in Würzburg nur fünf Mängel. Daß beide Werkstätten weder das Kupplungsspiel noch den viel zu langen Handbremshebel-Weg korrigierten, ist ärgerlich. Schließlich steht die Überprüfung deutlich im Wartungsplan für eine 60 000 km-Inspektion. Der Vergleich mit David und Goliath liegt nahe – diesmal haben die kleinen Werkstätten besser abgeschnitten: Betriebe, in denen der Chef selbst den Schraubenschlüssel führt und persönlicherer Kontakt zur Stammkundschaft gepflegt wird als bei einem großen Autohaus.

Besonders gut schlug sich der Wertheimer Joachim Kunert, der nicht nur neun von zehn Fehlern erkannte, sondern auch den Geldbeutel seines Kunden schonte. Hier wie auch in Siegen, Lüdenscheid und Waldbröl wurde bedient, nicht abgefertigt. ▷



Der Batterieflüssigkeitsstand sollte immer überprüft werden – unabhängig vom Wartungsplan

Wie gut arbeiteten die Werkstätten?

Mitsubishi Galant

Werkstatt	Die Mängel: Kühlflüssigkeit abgesenkt	Kupplungsspiel vergrößert	Luftdruck hinten abgesenkt	Handbremshebel-Weg zu lang	Bremsflüssigkeit abgesenkt	Zündzeitpunkt verstellt	Leerlaufdrehzahl erhöht	Hupe defekt	Scheinwerfer verstellt	Auspuffgummi gelockert	Preis*	Gesamtnote
E. Kürbis Siegen	■	□	■	■	■	■	■	□	□	■	324,25	durchschnittlich
E. Schönenberg Lüdenscheid	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	371,95	gut
Kappel-Automobile Waldbröl	■	■	■	□	■	■	■	□	□	■	369,82	durchschnittlich
Autohaus Ries Offenbach	■	□	■	□	■	□	□	□	□	□	398,88	unbefriedigend
Autohaus Schürer Würzburg	■	□	■	□	■	■	■	□	□	□	315,25	ausreichend
J. Kunert Wertheim	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	88,29	sehr gut

*in DM, ■ = entdeckt, □ = nicht entdeckt

Für 80 Pfennig sagen wir Ihnen, wieviel Sie bei Ihrer Kfz-Versicherung zuviel bezahlen.

Füllen Sie einfach diesen Coupon aus. AMS 22

Name, Vorname: ______

Straße: ______ PLZ, Wohnort: ______ Telefon-Nr.: ______

beschäftigt bei:
Art des Unternehmens / Dienststelle: ______

Öffentlicher Dienst
☐ Ja ☐ Nein

Mein PKW hat das amtliche Kennzeichen:

Schlüssel-Nr. (lt. Kfz-Schein):
für Hersteller ☐☐☐☐ für Typ ☐☐☐☐☐☐

Verkaufsbezeichnung: PS: kW:
(Typ) ______ ______ ______

Mein Versicherer berechnet zur Zeit folgende Beiträge:
Kfz-Haftpflicht (Grundbeitrag): DM ______ Mein Beitragssatz: ______ % Mein tatsächlicher Beitrag: DM ______

Dafür habe ich Haftpflicht-Versicherungsschutz mit
☐ unbegrenzter Deckung. ☐ 2 Mio. pauschal.

In der Teilkaskoversicherung bezahle ich DM ______ in der Typklasse: ______
☐ mit DM 300,– Selbstbeteiligung. ☐ ohne Selbstbeteiligung.

In der Vollkaskoversicherung bezahle ich DM ______ in der Typklasse: ______
☐ mit DM ______ Selbstbeteiligung. ☐ ohne Selbstbeteiligung. Mein Beitragssatz: ______ %

In der Insassen-Unfallversicherung bezahle ich DM ______ und habe dafür folgenden Versicherungsschutz:
Im Todesfall DM ______, im Invaliditätsfall DM ______ und ein Unfall-Krankenhaustagegeld von DM ______

Mein PKW hat ABS:
☐ Ja. ☐ Nein.

Meine Versicherungsbeiträge zahle ich
☐ jährlich ☐ ½jährlich ☐ ¼jährlich ☐ monatlich

Wenn Sie wissen wollen, wieviel Sie bei Ihrer Kfz-Versicherung zuviel bezahlen, brauchen Sie nur ein paar Minuten Zeit, einen Stift, Ihren Kraftfahrzeugschein, die letzte Beitragsrechnung Ihrer Kfz-Versicherung und einen Briefumschlag mit einer 80-Pfennig-Briefmarke.

Nun füllen Sie einfach diese Seite aus. Und schicken Sie sie an uns zurück. Dann können wir Ihnen auf den Pfennig genau sagen, wieviel niedriger die DEVK-Beiträge für die gleichen Versicherungsleistungen sind.

Wir kosten ein bißchen weniger. Dafür leisten wir ein bißchen mehr.

DEVK VERSICHERUNGS GRUPPE

DEVK Allgemeine Versicherungs AG (Abt. 2300)
Riehler Str. 190 · 5000 Köln 60 · Tel. (02 21) 777 84 44

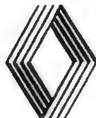
„Wir wollen besser werden“

Die Wartung Ihres Renault ist die Angelegenheit unserer Spezialisten – sie kennen ihn besser als irgendwer sonst auf der Welt.“ Mit markigen Sprüchen wie diesem wirbt der französische Automobilkonzern für den Kundendienst beim autorisierten Vertragshändler. „Wir möchten unser Werkstättennetz nicht weiter ausbauen, sondern die Qualität verbessern“, nennt Ulrich Halfen, Pressesprecher der Deutschen Renault AG, die Devise.

Seit 1980 hat Renault daher die Zahl seiner Vertragspartner deutlich von rund 1800 auf 1311 verringert. Davon dürfen sich nur 519 „autorisierte Renault-Händler“ nennen; der große Rest besteht aus den sogenannten Renault-Service-Stationen. Der Renault-Service ist im allgemeinen ein etwas kleinerer Betrieb, ohne imposanten Verkaufsraum, der seine Ersatzteile vom nächsten Händler bezieht.

Wie gut die Renault-Partner arbeiten, prüfte auto motor und sport bereits beim Werkstätten-Test 1984. Damals hatten die Vertragswerkstätten allenfalls durchschnittliche Noten erreicht und damit viel Spielraum für die Kandidaten 1987 gelassen, besser abzuschneiden. In diesem Jahr schickte auto motor und sport einen zwei Jahre alten Renault 11 TXE auf die Reise. Mit knapp 20 000 verkauften Exemplaren belegte der R 11 im Jahr 1986 Platz zwei in der Renault-Hitliste, gleich hinter dem erfolgreichen Evergreen R 5. Jeder der sechs ausgewählten Betriebe konnte also bereits ausgiebig Erfahrung mit diesem Typ sammeln.

Werkstätten-Test



Corporate Identity wird bei Renault groß geschrieben – zitronengelb ist die vorherrschende Farbe der Vertragswerkstätten der französischen Marke. Die meist weithin sichtbaren Firmensymbole erleichtern – wie in Siegen – für Ortsfremde das Auffinden der Werkstatt.

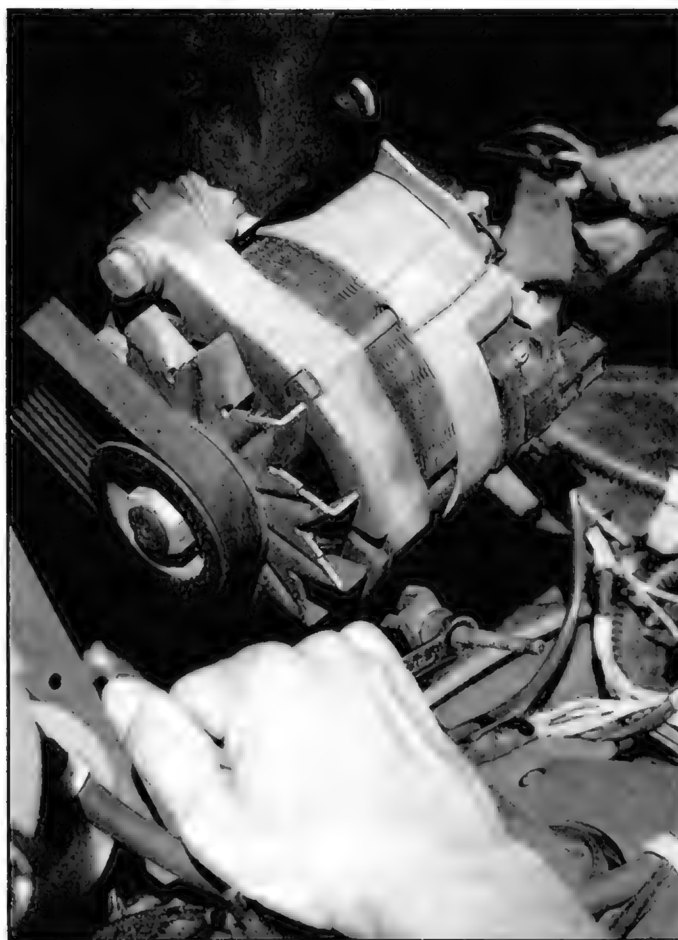
Autohaus Wahl
Bahnhof Weidenau 20
5900 Siegen 21

Für das Autohaus Wahl in Siegen ist Corporate Identity kein Fremdwort. Mit seiner zitronengelben Bemalung weist der große Firmenkomplex auch zugereisten Renault-Fahrern sicher den Weg in die Vertragswerkstatt. Dort führen markentypische Symbole direkt zur Reparaturannahme, wo das Meister-Paar Becker und Scherotzki den Kundendienst abwickelt.

Meister Scherotzki fährt das Auto gleich auf eine Hebebühne in der großen Werkstatt. Beim Anblick von Fettflecken am Unterbodenschutz hebt er die Augenbrauen und fragt: „Es stört Sie doch nicht, daß der Wagen ein wenig Öl verliert – oder sollen wir danach sehen?“

Die Tester lassen dem Meister freie Hand, alle notwendigen Arbeiten auszuführen, und vereinbaren, um 14 Uhr nochmals vorbeizuschauen. Da steht der Wagen noch immer auf der Hebebühne. Weiß gepudert, wie der Teint einer Diva, präsentiert sich die Unterseite des Renault 11. „Wir konnten kein Leck finden“, erläutert der Meister die Schicht aus Ölbindemittel: „Am .besten, Sie schauen nach 40 oder 50 Kilometern nochmal vorbei.“ Dann erklärt er noch Routinearbeiten wie den Zündkerzenwechsel und bittet mit 349,01 Mark zur Kasse – verglichen mit den anderen Werkstätten im Test ist das guter Durchschnitt. Nicht ganz so gut steht Wahl bei der Fehlerbeseitigung da: Neben der verstellten Zündung blieben noch drei weitere Mängel unentdeckt. Im Kriterium Arbeitsleistung reicht es daher nur zur Note ausreichend. ▷

Beurteilung	
Preis:	**DM 349,01**
Arbeitsleistung:	–
Preis/Leistungsverhältnis:	○
Service:	+
Gesamtnote:	○



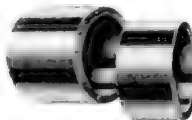
Der Keilriemen des Renault 11 wurde von allen sechs getesteten Vertragswerkstätten auf die richtige Spannung gebracht

Da bekommt Ihre Arbeit den richtigen Schliff.



Jetzt im Koffer zum günstigen Komplettpreis.

Es führt kein Weg dran vorbei: Wenn Sie perfekte Ergebnisse erzielen wollen, brauchen Sie dazu ein perfektes Gerät.



Zum Beispiel den neuen 620er Winkelschleifer von Bosch. Mit ihm können Sie Metall sauber trennen, weil er besonders schnell dreht: 10000 U/min.



Aber auch stärksten Rost entfernen. Weil er eine hohe Motorleistung hat: 620 Watt. Und trotzdem ruhig läuft.



Sogar empfindliche Flächen glattzuschleifen gelingt Ihnen mühelos: Einmal, weil er besonders leicht ist (1,6 kg). Zum anderen, weil er sowohl mit einer Hand wie beidhändig zu führen ist.

Schon daran sehen Sie, wie perfekt und vielseitig der 620er ist. Es hat schon seinen Grund, daß die meisten Handwerker mit Bosch arbeiten.

Kurz die wichtigsten Daten: 620 Watt, 10000 U/min, Spindelarretierung, 1,6 kg.

Alles Weitere sagt Ihnen Ihr Fachhändler.

Arbeiten wie die Profis.

BOSCH



Autohaus Paul Mayer
Alsenstraße 2
5880 Lüdenscheid

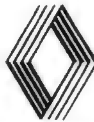
Renault-Kunden sollten sich die Anfahrt zum Autohaus Mayer ganz genau beschreiben lassen – der kleine Betrieb in einer Lüdenscheider Nebenstraße ist nicht leicht zu finden. Eigentlich fällt im Vorbeifahren nur das Schild „Annahme" auf, das am Glasvorbau eines Wohnhauses baumelt. Hinter der Scheibe sitzt eine freundliche ältere Dame, Mutter Mayer, die für ihren Sohn die Aufträge entgegennimmt.

Die Werkstatt von Meister Mayer gleicht einer größeren Garage und ist so niedrig, daß man beim Eintreten unvermittelt den Kopf einzieht. „Sollen wir, wenn nötig, die Bremsklötze austauschen?" fragt der Meister, als er den R 11 in Empfang nimmt. „Wenn wir viele Sondersachen machen müssen, können Sie den Wagen erst am Spätnachmittag wiederhaben." Doch die Vorwarnung ist unbegründet: Als die Tester den Renault um 16 Uhr abholen, lächelt Paul Mayer zufrieden: „Das Auto ist gut in Schuß, nur die vorderen Bremsbeläge mußten erneuert werden."

Leider stimmt dieses Urteil nicht ganz. Zwar verläßt der Testwagen mit korrekt gespanntem Keilriemen die Werkstatt; ebenso sorgfältig haben die Lüdenscheider Monteure das Kühl- und Waschwasser geprüft und die Batterie aufgefüllt, alle anderen Mängel blieben jedoch unentdeckt. Selbst der viel zu niedrige Luftdruck im rechten Hinterreifen ist Meister Mayer nicht aufgefallen. Trotz gutem Service und dem Angebot einer kostenlosen Wagenwäsche kann daher das Preis/Leistungsverhältnis nicht stimmen. Zumal das Autohaus Mayer, auch nach Abzug der Kosten für die Bremsbeläge, teurer als die Konkurrenz war.

Beurteilung	
Preis:	**DM 429,72**
Arbeitsleistung:	– –
Preis/Leistungsverhältnis:	– –
Service:	+
Gesamtnote:	– –

Werkstätten-Test



In mancher Werkstatt wie beispielsweise in Waldbröl führt der Weg zur Reparaturannahme durch die Montagehalle – vorbei an Hebebühnen und Achsmeßstand. So werden Eindrücke von Aufgeräumtheit und Sauberkeit der Mechaniker-Arbeitsplätze möglich.

Erbrecht GmbH
Brölstraße 17
5220 Waldbröl

Die Vertragswerkstatt vom Renault-Autohaus Erbrecht läuft offensichtlich gut. Über das Firmengelände hinaus stehen auf dem Bürgersteig Kundenfahrzeuge, die auf eine Reparatur oder Inspektion warten. Kunden, die einen Parkplatz vor dem gelbgestrichenen Gebäude erobert haben, drücken am besten einem der Monteure den Schlüssel in die Hand und überlassen ihm den kitzligen Rangierbetrieb.



Eine Renault-Werkstatt übersah den abgesenkten Batterieflüssigkeitsstand des R 11

Zum Büro geht es nur durch die Werkstatt – vorbei an Hebebühne und Achsmeßstand und über Kinderfahrräder hinweg. Eine sonnig lächelnde Dame nimmt den Kfz-Schein entgegen und erklärt, daß der Meister ihn für die übliche Probefahrt benötigt. Dann stellt sie 13 Uhr als Rückgabetermin für den Renault 11 TXE in Aussicht. Der ungewöhnlich frühe Termin läßt sich jedoch nicht einhalten und wird gegen Mittag überraschend auf 16 Uhr verschoben.

Kurz vor halb fünf ist der Wagen dann endlich fertig. Meister Lenz wird aus der Werkstatt geholt und erstattet einen kurzen Bericht. Als einzige Werkstatt hat Erbrecht bemerkt, daß die Scheinwerfer-Waschanlage nicht funktioniert – ein Manko, das nicht einmal dem Testteam aufgefallen war. Aber auch bei den eingebauten Fehlern hat Meister Lenz ganze Arbeit geleistet.

Neun von zehn Mängeln wurden behoben; lediglich der Zündzeitpunkt entsprach nicht ganz dem Sollwert. Der gute Gesamteindruck bestätigte sich schließlich an der Registrierkasse: Die verlangten 324,56 Mark war die Inspektion von Erbrecht in Waldbröl wert. ▷

Beurteilung	
Preis:	**DM 324,56**
Arbeitsleistung:	++
Preis/Leistungsverhältnis:	+
Service:	○
Gesamtnote:	+

Ohne die Versicherungen wäre die Verantwortung, die man trägt, oft nicht zu ertragen.



Vorsorge ist zu wichtig, um sie Vater Staat alleine zu überlassen. Seiner Fürsorge sind Grenzen gesetzt. Auch finanziell.

So ist es kein Wunder, daß gerade junge Familien die besten Kunden der Versicherungen sind.

Sicher. Die Verantwortung, die Sie gegenüber Angehörigen und anderen tragen, kann Ihnen keiner abnehmen. Aber die Versicherungen sorgen dafür, daß Sie zumindest die Angst vor finanziellen Schicksalsschlägen vergessen können. Weil Schadenfälle Versicherungsfälle bleiben.

Versicherungen sind kein Geschäft mit der Angst, sondern ein Vertrag mit der Vernunft.

Gerade, damit die Angst keine Geschäfte mit Ihnen machen kann.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Ebertplatz 1, 5000 Köln 1.

DIE VERSICHERUNGEN

Autohaus Di Stefano Geleitstraße 81 6050 Offenbach

Wäre da nicht diese schwarz-gelbe Raute über der Hofeinfahrt, niemand würde in der Offenbacher Geleitstraße einen Renault-Händler vermuten. Auch der Name Di Stefano läßt eher auf eine Pizzeria schließen als auf eine Vertragswerkstatt. Doch hat sich der Kunde erst durch die enge Einfahrt gezwängt, steht er vor einem glänzenden Aluminiumtor, das den winzigen Hof von einer hellen, hohen Werkstatt trennt.

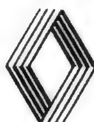
Im hintersten Eck dieser Halle warten drei Neuwagen auf Käufer, davor steht aufgebahrt ein R 5 mit Unfallschaden. Die technische Ausstattung ist modern, aber einfach, das Werkzeug hängt in Reih und Glied an der Wand. „Wir sind erst ein knappes Jahr hier", meint die Chefin und erklärt damit den guten Zustand des Betriebs.

Als die Tester den Renault 11 am Nachmittag abholen, erleben sie eine positive Überraschung. „Kerzen, Öl und Bremsen, alles war in so gutem Zustand, daß wir es gar nicht auswechseln mußten", erklärt Meister Di Stefano: „Deshalb haben wir auch nur die Überprüfung berechnet."

Kostenpunkt der Aktion: 65 Mark und 55 Pfennig. Dafür hat der Offenbacher Meister nicht nur geprüft, sondern auch acht der eingebauten Fehler beseitigt. Lediglich das Reserverad war noch außer Puste und das Bremslicht brannte ständig – die Tester hatten die zweifadige Rücklichtbirne verdreht. Zusammen mit dem konkurrenzlos günstigen Inspektionspreis war Di Stefano somit ein sehr gut im Preis/Leistungsverhältnis sicher.

Beurteilung	
Preis:	DM 65,55
Arbeitsleistung	+
Preis/Leistungsverhältnis	++
Service	+
Gesamtnote	+

Werkstätten-Test

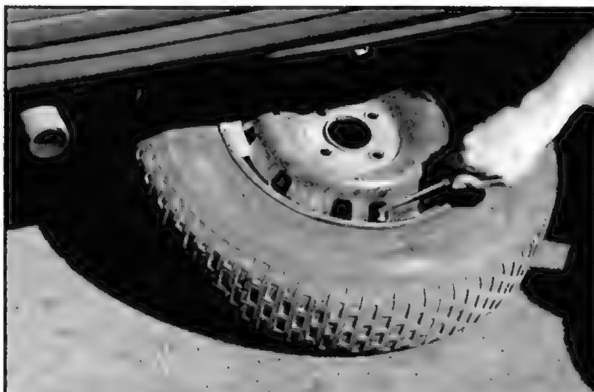


Eine Atmosphäre wie in einem Autokaufhaus, leise Musik aus den Deckenlautsprechern, eine Glaswand mit Einblick in die Werkstatthalle – in Würzburg erwartet den Renault-Fahrer außerdem ein Parkplatz im Supermarktformat. Trotz dieser großzügigen Verhältnisse fiel die Große Inspektion nur durchschnittlich aus.

Autohaus Kreckel Hertzstraße 3 8700 Würzburg

Wie ein modernes Autokaufhaus wirkt die Renault-Vertragswerkstatt Kreckel im Würzburger Gewerbegebiet. Vor der Fassade liegt ein Parkplatz von Supermarktformat; dahinter rieselt leise Musik aus den Deckenlautsprechern. Der Inspektionskunde betritt das Geschäft durch dieselbe Tür wie ein Neuwagenkäufer.





Der abgesenkte Luftdruck des Hinterrades fiel gleich zwei Renault-Werkstätten nicht auf; daß dem Reserverad ganz die Luft fehlte, bemerkten sogar vier Werkstätten nicht

Hinter dem Annahmetresen gewährt eine große Glaswand Einblick in das Treiben in der Werkstatt. Dekorativ angeordnet stehen da sechs Hebebühnen, zwischen denen ein halbes Dutzend Monteure in renaulttypischer schwarz-gelber Arbeitskleidung hantiert. Eine Angestellte nimmt die Papiere des Renault entgegen und füllt das Antragsformular für den Auftrag aus. Das alles läuft sehr routiniert und ohne viele Worte ab, nach möglichen Macken des zur Großen Inspektion angemeldeten R 11 wird überhaupt nicht gefragt.

Ganz ähnlich verläuft auch die Rückgabe am frühen Nachmittag. Zwar steht Meister Breitenbach persönlich hinter dem Tresen, doch ist er auch nicht redseliger. Dafür bietet er den Testern eine Tasse Kaffee an, während der Computer die Rechnung ausspuckt. Am Ende des Werkstattbesuchs hat der Testwagen noch immer genau 31 466 Kilometer auf dem Tacho – wie bei der Abgabe; eine Probefahrt wurde also nicht gemacht. Außerdem fehlt Batterieflüssigkeit, eine Sicherung ist nach wie vor defekt, und die Zündung stimmt nicht – alle anderen Fehler sind aber beseitigt. Insgesamt ein durchschnittliches Ergebnis für die Würzburger Werkstatt – der äußere Rahmen ließ mehr erwarten. ▷

Beurteilung	
Preis:	DM 366,15
Arbeitsleistung:	O
Preis/Leistungsverhältnis:	O
Service:	O
Gesamtnote:	O

Hiermit wenden wir uns an alle, denen wahre High Fidelity lieb, aber nicht teuer ist.

Trauen Sie bitte Ihren Augen nicht. Denn wenn Sie sich nur am professionellen Design des PIONEER Tuners F-551 und des PIONEER Verstärkers A-441 orientieren, werden Sie zwar zu Recht auf hohe Leistungsfähigkeit und interessante Ausstattungsmerkmale, vermutlich aber auch zu Unrecht auf ein hohes Preisniveau schließen. Verlassen Sie sich lieber auf ihre Ohren. Denn was der F-551 mit seinem Computer Controlled Tuning System (CCTS) sauber auffängt, wird vom A-441 zu satten 2 x 100 Watt verarbeitet. Übrigens macht's der „Record-Out-Selector" möglich, getrennte Aufnahme- und Programm-Quellen zu nutzen. Sie können also beispielsweise Ihren Lieblingssender hören und gleichzeitig (über Zusatz-Componenten) eine CD auf Kassette überspielen. Was Ihren Ohren dann z. B. über die neuen PROLOGUE Lautsprecher von PIONEER serviert wird, verdient 5 Sterne von HiFi-Gourmets. Besonders von denen, die für ihr Geld einen hohen Gegenwert verlangen. Lassen Sie sich von Ihrem Fachhändler einmal zeigen, was die PIONEER Componenten noch zu bieten haben. Plattenspieler, CD-Spieler und CD-6fach-Wechsler, Kassettendecks – alles paßt perfekt zusammen (auch im Rack) und läßt unabhängige Tester immer wieder ins Schwärmen kommen. Appetit? Ihr Fachhändler wartet schon!



PIONEER®

The future of sound and vision.

Die große Chance, mit Original BMW Teilen noch besser fahren zu lernen.

Gewinnen Sie einen von drei professionellen Fahrerlehrgängen mit Rauno Aaltonen. 360° Wenden, Powerslides, Vollbremsungen aus 120 km/h, Slalomfahren, Ausweichmanöver – alles unter Profi–Anleitung für alle BMW Fans, die noch besser, noch sicherer, noch souveräner Auto fahren wollen. Auch 100 weitere Gewinne sind vom Feinsten: BMW M3's in Miniaturausführung, originalgetreu nachgebaut – die schnellsten Sammlerstücke Deutschlands locken also.

Wie Sie gewinnen? Machen Sie es wie echte Profis – setzen Sie auf die Sicherheit, die Paßgenauigkeit und Zuverlässigkeit von Original BMW, damit das Fahren noch mehr Freude macht.

Denn Original BMW Teile sind für alle eine optimale Lösung. Auf geht's. Teilnahmekarten gibt's auch bei Ihrem BMW Händler.

Original BMW

Teile und Zubehör



...eißt die Lösung für alle?

B - M S T

H E U

...eilnahmebedingungen:
...Briefmarke drauf, Lösungssatz vervollständigen, Absender nicht vergessen und sofort ab in die Post.
BMW AG, Abteilung AGW, Augustenstr. 40, D-8000 München 2.
Einsendeschluß: 30.11.87.
Jeder ab 18 Jahren kann mitmachen, ausgenommen Mitarbeiter der BMW AG und ihrer Vertragshändler sowie deren Angehörige.
Die Auslosung findet unter allen Einsendern mit richtiger Lösung unter notarieller Aufsicht statt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Viel Glück mit Original BMW.

Name: ____ Vorname: ____

Straße: ____ Hausnr.: ____

PLZ: ____ Wohnort: ____

Alter: ____ Jetziges Automodell ____ (nur für statistische Zwecke)

Robert Greulich
Rüdenholzweg 17
6981 Wertheim

Nicht immer liegen Renault-Vertretungen ganz verkehrsgünstig – Beispiel Wertheim: Wenn Ortsunkundige schon befürchten, auf dem Holzweg zu sein, taucht im Ortsteil Waldenhausen ein kleiner, gelber Renault-Wegweiser auf. Einen knappen Kilometer weiter liegt dann das Autohaus von Robert Greulich mitten auf der grünen Wiese – ein langgezogenes Gebäude mit großzügigem Parkplatz.

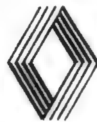
Etwas düster wirkt die geräumige Werkstatt schon, in der neben alten Autotüren und Werkzeug auch elektronisches Testgerät herumsteht. Dafür ist Meister Kaden bei der Auftragsannahme um so freundlicher: „Heut' werden wir Ihr Auto bald fertig haben", meint er zuversichtlich und geht sogleich ans Werk.

Bei der Abholung um 15 Uhr ist Kaden dann jedoch nicht mehr da. Frau Greulich an der Kasse müht sich redlich, anhand des Arbeitsberichts Genaueres über die durchgeführten Arbeiten herauszufinden. „Es war wohl nichts Besonderes", rekonstruiert sie aus den Aufzeichnungen des Meisters. Bemerkenswert ist allerdings der Rechnungsbetrag: Mit 155,74 Mark belastet Renault-Greulich das Portemonnaie des Kunden erfreulich wenig.

Nicht ganz so positiv sieht hingegen die Fehlerbilanz aus. Weder der zu geringe Reifendruck noch die manipulierte Bremsleuchte wurden entdeckt. Darüber hinaus drehte der Motor im Stand immer noch zu hoch und arbeitete mit verstelltem Zündzeitpunkt. Bei nur fünf entdeckten Mängeln konnte die Arbeitsleistung nicht mehr befriedigen.

Beurteilung	
Preis:	**DM 155,74**
Arbeitsleistung:	– –
Preis/Leistungsverhältnis:	○
Service:	○
Gesamtnote:	–

Werkstätten-Test



Die Zündungseinstellung ist offenbar nach wie vor ein großes Problem für Renault-Werkstätten. Lediglich in einem von sechs getesteten Betrieben erfolgte die Einstellung korrekt. Der Service stimmte dagegen in allen Werkstätten.

Computerpannen

Seit Jahren arbeiten die Renault-Vertragswerkstätten mit Diagnose-Computern. Trotzdem gibt es immer wieder Probleme bei der Zündungseinstellung, wie schon der Werkstätten-Test 1984 zeigte. Damals konnte keine der Werkstätten die Zündanlage des Test-Renault 5 korrekt justieren. Auch in diesem Jahr mochten die Renault-Computer nicht recht überzeugen. Nur Meister Di Stefano übergab den R 11 TXE mit richtig eingestellter Zündung. Die übrigen fünf Werkstätten hatten von der kritischen Schraube entweder die Finger gelassen oder sie verstellt.

Schwachpunkt Nummer zwei hängt unter dem Bodenblech des Kofferraums – das Reserverad. Obwohl im Renault-Wartungsdiagnose-Programm eindeutig steht, daß der Reifendruck einschließlich Ersatzrad zu prüfen sei, haben vier der sechs getesteten Betriebe das unbequem angebrachte Notrad schlicht vergessen.

Einiges scheint sich hingegen beim Service verbessert zu haben. In Waldbröl und Offenbach nahm sich der Meister ausgiebig Zeit, um alle Fragen zur Inspektion zu beantworten. Die anderen Firmen trugen ihre Kunden zwar nicht auf Händen zum Auto, doch wurden die Werkstätten-Tester stets freundlich bedient. Eine gute Tasse Kaffee macht noch keine gute Inspektion – sie hilft aber über manche Wartezeit hinweg.



Das Renault-Autohaus Wahl in Siegen übersah vier Mängel und erreichte deshalb nur durchschnittliche Beurteilung

Die meisten getesteten Werkstätten sind einfach zu erreichen und in großen hellen Gebäuden untergebracht, die ein Hinterhofmilieu gar nicht erst aufkommen lassen. Wo dies nicht der Fall war, wurde Enge mit gutem Service ausgleichen. □

Wie gut arbeiteten die Werkstätten?

Renault 11

Die Mängel:

Werkstatt	Leerlaufdrehzahl erhöht	Keilriemen gelockert	Luftdruck hinten abgesenkt	Sicherung defekt	Batterieflüssigkeit abgesenkt	Zündzeitpunkt verstellt	Scheibenwaschanlage leer	Bremslichtlampe verdreht	Reserverad leer	Kühlflüssigkeit abgesenkt	Preis*	Gesamtnote
Autohaus Wahl Siegen	□	■	■	□	■	□	■	■	□	■	349,01	durchschnittlich
Autohaus Mayer Ludenscheid	□	■	□	□	■	□	■	□	□	■	429,72	unbefriedigend
Autohaus Erbrecht Waldbröl	■	■	■	■	■	□	■	■	■	■	324,56	gut
Autohaus Di Stefano Offenbach	■	■	■	■	■	■	■	□	□	■	65,55	gut
Autohaus Kreckel Wurzburg	■	■	■	□	□	□	■	■	■	■	366,15	durchschnittlich
Robert Greulich Wertheim	□	■	□	■	■	□	■	□	□	■	155,74	ausreichend

* in Mark, ■ = entdeckt, □ = nicht entdeckt



Stets im Mittelpunkt, aber noch nicht konkurrenzfähig: der neue Indy-Porsche. Niedergeschlagen: Porsche-Fahrer Unser, Singer. Beim Debüt als kritischer Beobachter dabei: Porsche-Chef Schutz





Stillgestanden

Mißratenes Debüt des Indy-Porsche in Laguna Seca: Im Training fehlten sechs Sekunden, im Rennen blieb der Porsche nach sechs Runden stehen.

Von Bernd Ostmann

Rennstall-Besitzer Roger Penske spielte nervös mit einer Stoppuhr, Konkurrent Carl Haas drehte eine 20 Dollar-Zigarre hektisch im Mundwinkel. Das Porsche-Debüt im amerikanischen Laguna Seca schien das CART*-Establishment arg zu beuteln. Der Erwartungshorizont der amerikanischen Vollgas-Gemeinde war groß – nur der weiß-grüne Porsche konnte mit diesen Erwartungen nicht Schritt halten.

Die erste Standortbestimmung in der CART-Rennserie, dem amerikanischen Pendant zur Formel 1, wurde für Porsche ein Debakel. „Big Al ist sichtlich bemüht, den Porsche nicht gleich in Stücke zu hauen", höhnte es bald über den Streckenlautsprecher, wenn der Porsche wieder einmal querstehend an der Begrenzungsmauer entlangschmirgelte und sich Al Unser senior dabei fast die Arme auskugelte.

Daß Porsche hinter dem selbstgesteckten Zeitplan hinterherhinkt, war bekannt. Daß Porsche aber beim Amerika-Debüt einen solchen Einbruch erleben würde, war untypisch, wenig professionell, nicht zu erwarten. Schickt etwa das Unternehmen einen neuen Porsche nach Le Mans, dann muß er zunächst einmal einen materialmordenden Dauerlauf in Paul Ricard absolvieren. Le Mans ist für Porsche längst ein Heimspiel, die amerikanische CART-Serie aber offenbar so weit entfernt wie der Mond, zu dessen Eroberung man nichts anderes hat als ein Fernrohr.

In Weissach fuhr Porsche-Renningenieur Roland Kussmaul die ersten Funktionstests, rund 900 Kilometer, „aber praktisch nur, um zu sehen, ob irgendwo Wasser, Öl oder Kraftstoff austritt", berichtete ein Augenzeuge. In Portland, im amerikanischen Bundesstaat Maine, hatte dann Al Unser gerade eine Stunde oder 39 Runden lang Zeit, sich an seinen neuen Arbeitsplatz zu gewöhnen. „Sie reichte noch nicht einmal, um etwas am Fahrwerk zu verstellen", gab Unser etwas zerknirscht zu Protokoll, als ein erster Motordefekt die Probefahrt jäh unterbrach.

Die Ursache für den Motorschaden lag in einem heißgelaufenen Antrieb der Benzinpumpe. Die Folge: ein innerer Kollaps, der Bruch der Nockenwelle. Und der erste Motordefekt in der jungen Geschichte des neuen Rennwagens brachte gleich eine weitere, trübe Erkenntnis: Besonders wartungsfreundlich ist der Porsche nicht.

Bei der eiligen Konstruktionsarbeit wurde offensichtlich nur darauf geachtet, all die hochkomplizierte Technik unter der Karosserie zu verpacken; an Zugriff, Austausch oder Wechsel hatte wohl niemand gedacht. Der Motorschaden beschäftigte die Mechaniker eineinhalb Tage, ein Kupplungstausch schluckte eine halbe Nacht.

Und die ersten Meter im ersten offiziellen Wettbewerb entlarv-

Fotos: Fausel



* CART: Championship Auto Racing Teams

Laguna Seca

ten weitere fundamentale Schwächen. Das neue Sechsganggetriebe ist schwer zu schalten. Die Schaltebenen liegen sehr dicht zusammen. „Da brauchst du erst einmal richtig Übung“, klagte Unser.

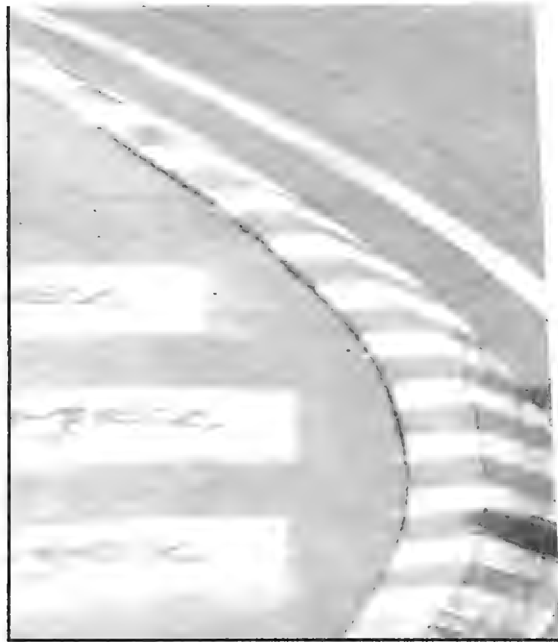
Aber auch wenn er den kurzen Schaltstock noch so flink durch die Schaltebenen zirkelte, der bullige Achtzylinder vermochte seine 750 PS nur schwer in Vortrieb umzusetzen. Die ersten Weissach-Tests hatten bereits gezeigt: Der Neukonstruktion mangelt es an Abtrieb – noch im fünften Gang drehten die Hinterräder übermütig durch, wenn der Achtzylinder satt am Gas hing.

Der Porsche fuhr beim Debüt mit einem starren Durchtrieb an der Hinterachse. „Deshalb hab' ich diese Probleme beim Einlenken“, klagte Unser, der den untersteuernden Renner mit viel Aufwand um einige Ekken wuchtete und neidvoll zur Konkurrenz blickte. Die fährt zumindest auf Straßenkursen mit einem mechanischen Torsen-Sperrdifferential, was „in engen Kurven wohl ein Vorteil ist“, wie selbst Porsches Indy-Projektleiter Norbert Singer zugeben mußte.

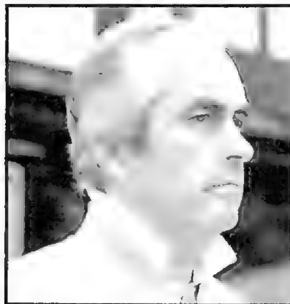
Enge Kehren sind nicht gerade die Spezialität des neuen Porsche; auch Pilot Al Unser tut sich da etwas schwer. Straßenkurse wie Laguna Seca zählen nicht gerade zu seiner Lieblingsdisziplin. Seine Heimat sind die weiten Ovale, enge Kehren sind ihm ein Greuel. Was auch der Bosch-Computer immer wieder entlarvte. Der kleine Rechner speichert unter anderem die niedrigste und die höchste Drehzahl. Unser war sich der eiligen Mission voll bewußt, und verblüffte die Porsche-Techniker immer wieder mit neuen Bestwerten: Beim Herunterschalten schaffte er mühelos 12 000 Touren, in den engen Biegungen des Kurses fiel ihm der Achtzylinder unter 5000 Touren zusammen. In diesem Extrembereich produziert ein hochkarätiges Rennaggregat allenfalls noch heiße Luft, gelegentlich aber auch gar nichts mehr, so wie im Rennen. Aus der vorletzten Startreihe von Platz 23 gestartet, schaffte Unser gerade sechs Runden, bis ihm in der engen 90 Grad-Links genau vor Start und Ziel der Motor abstarb. Der Porsche rollte vor der Boxenmauer aus, wurde zurückgezogen und schließlich vor die Box gestellt.

Unser rapportierte: „Kein Benzindruck.“ Und als die Mechaniker die Motorhaube abhoben, da tropfte Kühlwasser aus der Wasserpumpe. Man wollte kein Risiko eingehen und packte zusammen. Später stellte sich heraus: Der Achtzylinder hatte bereits alles Kühlwasser versprüht und wäre ohnehin nicht mehr weit gekommen.

Warum er lautlos ausrollte, blieb unklar. Als die Mechaniker den Porsche dann an der Box starteten, sprang der



Von Al Unser und dem Porsche nie gefährdet: Bobby Rahal und der Lola auf dem Weg zum vierten Laguna Seca-Sieg und der zweiten CART-Meisterschaft in Folge



Roger Penske

❝ Die CART-Serie hat in ihrer Geschichte zwei wichtige Schritte erlebt: die Rückkehr von Mario Andretti als Formel 1-Weltmeister und nun den Einzug von Porsche ❞

„Wir springen auf einen schnellen Zug“

Interview mit dem Porsche-Vorstandsvorsitzenden Peter W. Schutz.

?: *Hatten Sie erwartet, daß der neue Indy-Porsche beim ersten Rennen einen solchen Einbruch erlebt?*

Schutz: Wir springen hier auf einen sehr schnellen Zug auf. Diese Formel hat seit Jahren ein stabiles Reglement mit einem recht engen technischen Spielraum. Da gibt es für uns sehr viel zu lernen. Wir haben nichts anderes erwartet.

?: *Wäre es nicht leichter gefallen, wenn Sie sich bei March oder Lola ein Chassis bestellt und zur ersten Standortbestimmung nur mit dem neuen Achtzylindermotor begonnen hätten?*

Schutz: Damit wären wir sicherlich schneller konkurrenzfähig. Aber unser Ziel ist es, hier nicht alleine einen Porsche-Motor, sondern einen Porsche an den Start zu bringen.

?: *Welche Ziele haben Sie denn für 1988?*

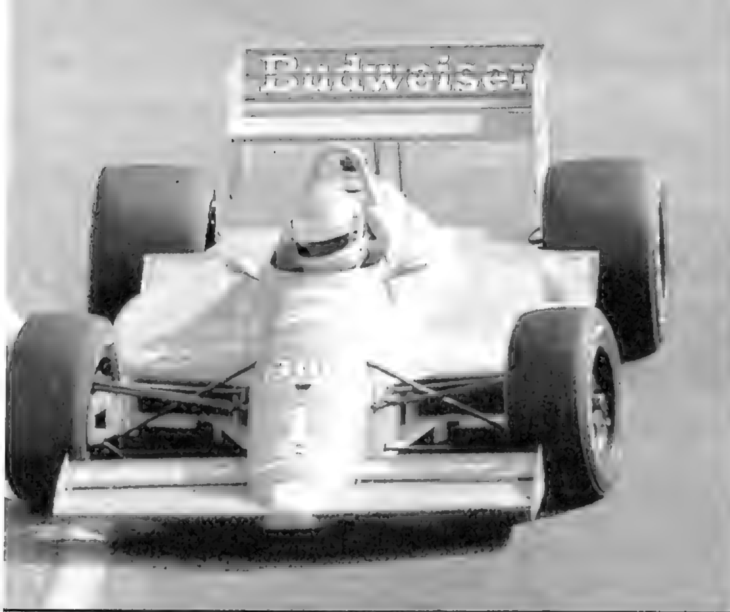
Schutz: Wir werden nur mit einem Auto fahren. Denn es wird sicherlich noch viele Änderungen geben. Da wäre ein zweites Auto nur hinderlich, dazu haben wir nicht die Kapazität. Unser Ziel ist es, 1988 in der CART-Rennserie konkurrenzfähig zu sein.

?: *Welches Budget braucht man für die CART-Serie?*

Schutz: Dazu kann ich nichts sagen. Aber wir sehen das CART-Projekt nicht allein unter sportlichen Gesichtspunkten. Der neue Indy-V8-Motor soll ja einmal die Basis für eine neue Motorenbaureihe in der Serie abgeben.

?: *Nach den Erfolgen in der Formel 1 hat sich Porsche den Einstieg in die CART-Rennserie sicherlich leichter vorgestellt.*

Schutz: Die Formel 1 hat sicherlich die anspruchsvollere Technik, aber der Wettbewerb ist wohl in der CART härter. Es gibt gleich eine ganze Reihe von Autos mit Siegchancen.



Carl Haas



„Ich hätte mich gewundert, wenn das besser geklappt hätte. Porsche muß vielleicht kein neues Auto bauen, aber die Aerodynamik gehört gründlich überarbeitet"

Achtzylinder wieder willig an. Bleibt die Vermutung: Unser kam während der hektischen Dreharbeit am Lenkrad aus Versehen an den Hauptstromschalter. Was mit einem Motorproblem in Amerika begann, endete mit einem mysteriösen Motorstillstand und der Erkenntnis: „Wir sind noch nicht soweit. Hätte man auf mich gehört, dann wären wir dieses Jahr kein Rennen, sondern nur Tests gefahren. Das konnte hier gar nicht anders ausgehen. Aber ich übernehme natürlich die Verantwortung", grollte Projektleiter Norbert Singer. Konkurrent Vince Granatelli resümierte für die gesamte CART-Gemeinde: „Unser Reglement läßt nur wenig Spielraum, und jeder kleine Trick verschafft einen Vorsprung. Wir haben über die Jahre viele kleine Tricks gefunden. Porsche hat da noch viel zu lernen."

Im Training war der Porsche zwischen 5,4 und 4,2 Sekunden hinter dem Schnellsten hergehinkt – und das bei einer Streckenlänge von 1,9 Meilen, die Mario Andretti in seinem Lola-Chevrolet in gerade 52,926 Sekunden abspulte. Und Mario Andretti, neben Al Unser senior als Porsche-Werksfahrer für 1988 im Gespräch, formulierte sogar vorsichtig: „Die Aerodynamik erscheint mir das größte Problem. Vielleicht muß Porsche ein ganz neues Auto bauen." Darüber gibt es bei Norbert Singer überhaupt keine Zweifel. „Für 1988 werden ohnehin völlig neue Autos entstehen."

Vielleicht wird es von Mario Andretti pilotiert, einem Andretti, der trotz seiner 47 Jahre selbst auf einem kniffligen Straßenkurs immer noch ein ganz großer Angaser ist. Gleich im ersten Qualifikationstraining fuhr er Bestzeit, verbesserte seinen alten Streckenrekord. „Wir waren eben etwas besser vorbereitet als unsere Konkurrenz", erklärte der Veteran augenzwinkernd. Bereits im Frühjahr hatte er hier schnelle Runden gedreht – dabei auch gleich das Auto zerstört. „Einen Monat später sind wir deshalb noch einmal hier angetreten und haben uns sicherlich eine solide Grundlage für dieses Rennen geschaffen."

Neben schnellen Zeiten hatte das Training für Andretti aber auch Alarmierendes parat. Zunächst knickte beim Anbremsen der untere Lenker der hinteren Radaufhängung ein. In der Eile muß man wohl übersehen haben, daß auch der obere Lenker angeknackst war. Wieder in Fahrt, brach die Aufhängung erneut. „Ich hatte nur Glück, daß ich die Boxeneinfahrt in meinen Schlenker einbauen konnte, sonst wäre das Auto jetzt an der Mauer", scherzte Andretti.

Nachdenklich wurde er erst, als beim letzten Aufwärmtraining erneut ein Rad knickte. „Dieses Problem hatten wir noch nie, vielleicht liegt es daran, daß wir hier über ein paar Wellen aus hohem Tempo herunterbremsen müssen", grübelte Andretti, gab im Rennen aber dann trotzdem heftig Gas. 20 Sekunden hatte er bereits zwischen sich und seine Verfolger gelegt, als der rote Andretti-Lola plötzlich an der Box ausrollte. „Motorschaden", grollte Carl Haas und biß heftig in die Zigarre.

Was der Teamchef in einem Wort sagte, war für den Chauffeur eine 60 Runden lange Zitterpartie gewesen. „Als ich nach sechs Runden in Führung ging, begann die Öldruck-Warnleuchte aufzuflackern. Es ist, wie wenn du ein Krebsgeschwür an Bord transportierst. Du kannst die Wucherungen nur verfolgen – und hoffen."

Aber mit den Metastasen des Krebsgeschwürs kam der Rennverlauf nicht mit. „Die letzten 34 Runden fuhr ich ganz ohne Öldruck." Das bringt auch den stärksten Chevrolet-Motor irgendwann um.

An dieser Stelle sollte man sich fragen: Und was ist mit den anderen Andrettis passiert? Denn längst sind die schnellen Männer des Andretti-Clans auf den amerikanischen Rennplätzen so etwas wie eine Familien-AG. Der Benjamin, Marios Sohn Jeff, fährt noch im Rahmenprogramm, ist aber auch schon flott dabei. Neffe John Andretti ist dagegen so etwas wie das Sorgenkind des Clans, der Junge kommt nicht so richtig in Gang. Ins CART-Rennen startete er von Rang 15, im Ziel belegte er einen braven siebten Platz. Daß die junge Andretti-Generation aber auch richtig vorwärtskommen kann, unterstrich Marios Sohn Michael. Er stellte seinen March gleich neben den Lola des Vaters in die erste Startreihe, rechnete sich noch Chancen auf den CART-Titelgewinn aus – und stürmte auch gleich an die Spitze.

Pünktlich mit dem Unser-Porsche rollte auch der March von Michael Andretti aus. „Die Lichtmaschine ist eingegangen", japste der pausbäckige Youngster enttäuscht und mußte mit ansehen, wie Vater Mario führte und ausfiel, und wie Bobby Rahal, sein ärgster Konkurrent in der Meisterschaft, dann einem klaren Sieg entgegenfuhr.

Und während sich der Andretti-Clan gegenseitig die Wunden leckte und man bei Porsche immer noch dem mysteriösen Motorkollaps nachforschte, feierte Rahal seinen vierten Sieg in Laguna Seca und den zweiten CART-Meisterschaftstitel in Folge. Und während die Porsche-Schwaben wenig euphorisch ihr Rennauto verpackten, ließ Rahal einen anderen Schwaben hochleben, der im amerikanischen Renn-Busineß längst zur Institution geworden ist: „Franz Weis, mein Motorenmann, hat wieder einmal tolle Arbeit geleistet."



I say hello, you say good-bye

Die neue Tourenwagen-Weltmeisterschaft gastierte erstmals in Australien, da wurde sie in Europa zum Tode verurteilt.

Bathurst hat zweimal Glück gehabt. Die Natur setzte dem Ort einen schnukkeligen Hügel vor die Tür; den nannten die Einwohner bald Mount Panorama. Mount ist furchtbar übertrieben, es ist in der Tat ein lausiger Hügel, aber sie wußten wohl, daß er eines Tages für etwas Großes herhalten würde. Dann (viel später) kam jemand auf die glorreiche Idee, ausgerechnet auf diesem Hügel ein Autorennen auszutragen.

Das Tourenwagenrennen heißt heute „James Hardie 1000". James Hardie ist ein Industrieunternehmen und seit 20 Jahren Generalsponsor der eiligen Sache, die Ziffer 1000 steht für die zu absol-









Das ist Bathurst: viel Show, viel Schrott, viele fanatische Zuschauer. Das ist der Sieger: der Ford Sierra Cosworth von Soper und Dieudonné (großes Foto)

vierende Renndistanz. Der einheimische Volksmund ruft das Rennen in Bathurst schlicht und ergreifend „The Great Race".

Bathurst liegt 200 Kilometer westlich von Sydney, also in Australien, hinter den Blauen Bergen. Warum die so heißen, kann man erahnen. Vielleicht, weil die Leute, die jährlich zum „Großen Rennen" kommen, die Strapazen der Fahrt nur in jenem Zustand einigermaßen verkraften und weil die Fans, die in Scharen hauptsächlich aus Sydney herbeipilgern, Bathurst tatsächlich nur mit Rennen und Alkohol schön finden. Denn Bathurst an sich ist ein trostloses Nest mit 20 000 Seelen, tiefe Provinz.

Die Rennstrecke am Mount Panorama ist für den durchschnittlichen Europäer der perfekte Wahnwitz. Auf der einen Seite des Hügels geht's steil rauf, auf der anderen noch steiler wieder runter, die einzelnen Kurven überbieten sich gegenseitig an Heimtükke. Verbunden werden beide Enden dieses Berggeschlängels mit drei Geraden, die im rechten Winkel primitiv aneinandergereiht sind. Eine der Geraden, die Conrod Straight, die vom Hügel zu Start und Ziel zurückführt, ist 1,8 Kilometer lang. Es wird entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren.

Art und Beschaffenheit der Rennstrecke zeigen, daß der Australier doch unheimlich



der Natur verbunden ist: Steigungen, Kurven, die Breite der Straße, die Abgrenzungen derselben sind mehr oder minder von den natürlichen Gegebenheiten bestimmt und infolgedessen auch nicht von Menschenhand zu verändern. Glaubt zumindest der Australier. Er ist äußerst konservativ und in gewisser Hinsicht verdammt puristisch.

Die Rennfahrerei in Australien basiert scheinbar auf einer gehörigen Portion blinden Gottvertrauens, und auf dem Mount Panorama glauben sich die Australier dem lieben Gott besonders nahe. Da erscheinen Leitplanken, Auslaufzonen und sonstige bei uns in Europa in den letzten Jahren immer beliebter gewordene Sicherheitsmaßnahmen natürlich als Ausdruck verpönter Verweichlichung. Als man dann doch zu der Einsicht kam, die Strecke sicher abgrenzen zu müssen, und sei es nur, um zu verhindern, daß diverse Autos nicht früher als vorgesehen den Hügel in formidablen Rollen und Salti hinunterkullern, da installierte man stellenweise meterhohe Betonmauern. Auf der Conrod-Geraden aber, wo vor zwei Jahren ein Gruppe A-Jaguar mit annähernd 300 km/h unterwegs war, gab's bis vor kurzem nur Stacheldraht, Bäume und bestenfalls noch ein paar Kühe als Streckensicherung. Dort ereignete sich im letzten Jahr ein schwerer Unfall. Ein Australier kam Ende der langen Geraden ums Leben, weil sein Holden Commodore mit vollem Karacho in eine kleine, quer zur Fahrtrichtung stehende Mauer donnerte.

Andererseits werden aus dem Mount Panorama die großen Helden des australischen Tourenwagensports gemeißelt, dort werden aus Knaben furchtlose, harte Männer, die besten überhaupt. Denn, so sagen sie, wer den Mount Panorama bezwingt, ist der Beste. Der Gigant unter den australischen Helden ist Peter Brock, 42 Jahre alt – er hat in Bathurst achtmal gewonnen.



Als sich der eingeschworene europäische Tourenwagen-Clan zum Sturm der australischen Tourenwagen-Bastion aufmachte, war da sicherlich auch so etwas wie der hehre Geist großer Eroberer mit dabei. Etliche fette Jahre in der Tourenwagen-Europameisterschaft hatten die Zeit ja längst reif werden lassen für ein weltweites Championat. Jetzt war der historische Moment gekommen, in dem die Europäer mit ihren Autos und ihrem Reglement auszogen, um den Rest der Welt territorial und ideologisch dafür zu erschließen.

Die Macher der Tourenwagen-Weltmeisterschaft des Jahres 1987 hatten es sich ziemlich einfach gemacht, sie pickten aus der ehrwürdigen Tourenwagen-Europameisterschaft die sieben glänzendsten Rennen heraus und fügten vier Läufe in Übersee hinzu, zwei in Australien (Bathurst und Calder) und je eins in Neuseeland (Wellington) und Japan (Fuji). Diese Rennen (mit Ausnahme von Calder) sind längst gestandene nationale Veranstaltungen, bei denen hin und wieder sogar schon mal ein europäischer Legionär am Start gewesen ist.





Fotos: Zerha

Die beiden Sieger von Bathurst und Calder: Dieudonné, Soper (oben von links). Gegen europäische Renntechnik machtlos: die australischen Holden Commodore (ganz oben) und der Nissan Skyline Turbo

Bathurst konnten die Europäer einfach nicht umgehen, denn was wäre schließlich eine Tourenwagen-Weltmeisterschaft ohne das „größte und beste Tourenwagenrennen der Welt" (australische Selbsteinschätzung) wert gewesen? Die Australier ihrerseits sahen in der Aufnahme des „James Hardie 1000" in den Weltmeisterschaftsfahrplan natürlich die Bestätigung

Noch nie wurden so leistungsfähige Automobile gebaut wie heute. Und noch nie wurden an Reifen so extreme Anforderungen gestellt. Daß Audi, BMW, Ford, Mercedes, Opel, Porsche und VW serienmäßig mit Dunlop Haftbreitreifen ausgerüstet sind, ist also der beste Beweis für die Qualität unserer Reifen. Besonders wenn man weiß, daß deutsche Automobile und Reifen die anspruchsvollsten der Welt sind.

Dunlop Breitreifen
Die Haftbreitreifen



Dunlop Haftbreitreifen gibt es auch inklusive Auto. Ab Werk.

Btx * 30399#

Ein PS für Motorsportfreunde: H.J. Stuck gewann auf Blaupunkt Porsche 962 C und Dunlop den „sport auto Supercup“ 1986.



für ihre Selbsteinschätzung. Dafür ließen sie sich sogar zu diversen Modifikationen an ihrer Strecke breitschlagen: ein paar Auslaufzonen, ein paar Kiesbetten und eine Schikane in der Conrod Straight, die auf ihrer gesamten Länge eingemauert wurde.

Kaum jedoch waren die europäischen Teams (BMW, Ford und Maserati) in Bathurst, ging das Theater schon los. Es handelte sich zunächst um Grundsätzliches. Erstens: Der australische Veranstalter verlangte von den europäischen Teams, sämtliche Werbung von Dach und Scheiben ihrer Autos zu entfernen, so bestimme es ihr Reglement. Zweitens: Die Australier bestanden auf dem stehenden Start, so wolle es die Tradition in Bathurst.

Wolfgang-Peter Flohr, Chef der BMW Motorsport GmbH, telexte umgehend Bernie Ecclestone an und bat um Klarstellung. Ecclestone antwortete prompt, er, Flohr, solle unter diesen Voraussetzungen doch besser seine Autos vom Rennen zurückziehen, ansonsten könne er, Ecclestone, das Ganze nur bedauern. Daraufhin war Flohr ziemlich ratlos, Ecclestones Rat jedenfalls mochte er nicht befolgen, wie hätte er seinem Vorstand schlüssig erklären können, daß der Australien-Trip, der wohl knapp eine Million Deutsche Mark bereits verschlungen hatte, für die Katz gewesen sei.

Die BMW-Leute rissen also die Sponsoraufkleber von Dächern und Scheiben, die Ford-Leute taten das gleiche an ihren Autos. Und am Sonntag starteten die BMW M 3 und die Ford Sierra Cosworth stehend, alle hatten dabei einen Mordsbammel, aber zum Glück ging es glatt. Dieser Satz ging noch an die Australier. Dann war aber Schluß, denn fortan regierten die Europäer. Gegen deren Autos hatten die Holden Commodore oder Nissan Skyline Turbo absolut nichts zu bestellen. Als sie das merkten, und sie merkten es recht früh, fingen sie das Protestieren an. Und als das nichts half, übersahen sie einfach die Europäer und feierten ihre Helden.



Die europäischen Teams operierten mit recht unterschiedlichem Erfolg. Fangen wir mit Maserati an, dazu gibt's am wenigsten zu sagen. Der Maserati Biturbo hat gewiß viel Potential, solange aber diese Italiener derart stümperhaft (schlechte Vorbereitung, kaum Testfahrten und kein Professionalismus) zu Werke gehen, wird die Welt davon nichts mitkriegen.

So bleiben nur noch Ford und BMW. Der Sierra RS 500 Cosworth ist momentan einfach unschlagbar. Absolut schnellster Mann ist ohne Zweifel Klaus Ludwig. Während des gesamten Trainings war er der Schnellste, beim „Hardie's Heroes", dem Einzelzeitfahren am Samstagvormittag, bei dem die ersten zehn Startplätze definitiv verteilt wurden, schockte er ganz Australien mit einer unglaublichen Rekordzeit. Klaus Ludwig ist verdammt scharf auf den Tourenwagen-Weltmeistertitel. Mit 38 Jahren, so sagt er, werde die Zeit ziemlich knapp, deshalb wolle er den Titel.

In Bathurst vermasselte er allerdings den Sieg. Zuerst ging ihm auf dem Mount Panorama der Sprit aus. Die Digitalanzeige zeigte noch 16 Liter an, Ludwig hatte aber verges-





Zweimal wurde ein zerknitterter M 3 von einer Werkstatt geradegebogen. BMW-Pilot Ravaglia (oben) rangiert hinter den Ford-Fahrern Ludwig und Niedzwiedz (links mit Ford-Ingenieur Braun) auf Rang drei der WM-Tabelle



Tourenwagen-WM

sen, sie gleich nach dem Boxenstopp neu einzustellen. Mit leergesaugtem Tank rollte der Eggenberger-Sierra langsam an die Box – aufgrund des immensen Gefälles schaffte er das. Dann entschied Ludwig sich bei einem sintflutartigen Regenschauer zu spät zum Boxenstopp, rutschte eine komplette Runde mit Slicks über die überflutete Strecke und verlor nach dem Reifenwechsel noch einmal viel Zeit an der Boxenausfahrt. Ludwig wurde mit Klaus Niedzwiedz Zweiter.

In Calder (nahe Melbourne) kollabierte an Ludwigs Auto schon nach drei Runden der dritte Gang, wenig später war auch noch die Hinterachse defekt. Nach zwölfminütiger Reparatur war für Ludwig und Niedzwiedz am Ende nicht mehr als ein zwölfter Rang drin. Den Sieg in Bathurst und Calder erbten somit ihre beiden Teamkollegen Steve Soper aus England und Pierre Dieudonné aus Belgien.

BMW schließlich hat das Problem, mit dem M 3 ein Auto zu haben, das nicht gewinnen kann, solange die Ford Sierra keine Probleme haben. In Bathurst erlebten die Münchner obendrein ein wahres Fiasko. Im Training machten Mercedes Stermitz und Roberto Ravaglia ihre schmucken M 3 an der Mauer ein gutes Stück kürzer. Beide Autos waren im Grunde genommen zu Schrott gefahren, doch auf wundersame Weise stellte eine lokale Werkstatt die Wagen nach langen Nachtschichten wieder einigermaßen brauchbar vor die BMW-Boxen. Diverse technische Gebrechen und zwei Ausrutscher (ausgerechnet der bestplazierten Autos) machten den Mißerfolg am Renntag perfekt. Bester BMW war in Bathurst ein australischer M 3.





Das „James Hardie 1000“ in Bathurst hat eine ganz besondere Bedeutung: Als australischer Rennfahrer und als australischer Fan muß man einfach dabei gewesen sein

In Calder lagen drei BMW M 3 hinter dem siegreichen Ford Sierra vereint auf den Plätzen zwei bis vier. Der zweite Rang wahrte dem Italiener Roberto Ravaglia noch eine kleine Chance auf den Weltmeistertitel.

Zwischen Bathurst und Calder kam in Australien die Nachricht an, daß die FISA die Tourenwagen-Weltmeisterschaft im nächsten Jahr nicht mehr austragen wird. Das hat niemanden überrascht. Dafür hat man die Tourenwagen-Weltmeisterschaft in dieser Saison zu sehr vernachlässigt: völliges Desinteresse seitens der FISA, weder ein FISA-Oberer, noch der für die Promotion zuständige Bernie Ecclestone haben sich je bei einem Weltmeisterschaftslauf sehen lassen, dazu noch der blamable Auftakt in Monza. Zudem wurde viel zu früh und viel zu heftig von der neuen Silhouette-Formel geredet.

Die Reaktionen der Verantwortlichen, Lothar Pinske bei Ford und Wolfgang-Peter Flohr bei BMW, waren etwa gleich. Sie seien sehr enttäuscht, und sie hätten gehofft, daß es wenigstens noch im nächsten Jahr weitergegangen wäre. Sie seien davon überzeugt, daß die Tourenwagen-Weltmeisterschaft bei einer anständigen Organisation sicherlich den angestrebten Erfolg gehabt hätte, und man werde sich nun verstärkt in der Europameisterschaft und in der Deutschen Meisterschaft engagieren. Natürlich werde man sich auch seine Gedanken über die Silhouette-Formel machen.

BMW und Ford haben für die Tourenwagen-Weltmeisterschaft sehr viel Geld ausgegeben, die Planungen waren längerfristig. Warum redet keiner von diesen Herren mal mit der FISA Klartext?

Egon Zeimers



Abgekuppelt

Grand Prix von Mexiko: nach Sennas Ausfall nur noch WM-Duell zwischen Piquet und Mansell.

Statt Montezumas Rache gab's Mansells Revanche. Der englische Williams-Pilot gewann im Autodromo Rodriguez von Mexico City seinen sechsten Grand Prix in dieser Saison und rettete damit die Spannung nach Japan und Australien. Ganz gegen den Wunsch von Hondas Formel 1-Boß Sakurai, der „unbedingt wollte, daß die Weltmeisterschaft schon in Mexiko entschieden wird. Damit wir beim japanischen Heimat-Grand Prix nur noch relaxen können". Was ahnen ließ: Die richtigen Honda-Chips hatte in Mexi-



Gute Trainingsleistungen, kurzes Rennen: Martin Brundle kam von Startplatz 13 nur zwei Runden weit. Gerhard Berger startete aus Reihe eins, ging in Führung und rollte nach 21 Runden aus





Fotos: Townsend

Sie tragen noch keinen Maulkorb, aber die WM-Finalisten Mansell und Piquet zeigen ordentlich Biß. Im zweigeteilten Mexiko-Grand Prix gewann jeder einen Lauf. Mansell (oben links) wurde in der Addition Sieger

ko wieder Nelson Piquet. Aber dann schlug Nigel Mansell seinen Stallrivalen um 26 Sekunden. Die Luft im 2440 Meter hohen Mexico City war dünn, aber das Blut kochte. „Weil Regelwidrigkeiten passierten, weil das Finale dieses 14. WM-Laufes streng genommen illegal war", wetterte Mansell. „Ich kann Nelsons Glück nicht fassen. Nelson ist nach der Kollision mit Alain Prost in der ersten Kurve angeschoben worden. Das bedeutet doch Disqualifikation." Und Prost gab zerknirscht zu: „Halb mein Fehler, aber die Strecke war verdreckt, und meine Vorderräder blokkierten."

Piquet hatte 50 Sekunden verloren, ehe er seine Aufholjagd startete, aber er hatte einen unerhörten Trumpf:

GP Mexiko

Als einziger des Feldes war er mit härteren Reifen unterwegs, auf die er seine ganze Taktik aufgebaut hatte: „Ich fahre nonstop durch, die anderen müssen hoffentlich Reifen wechseln."

Aber dann crashte Derek Warwick in der überhöhten Zielkurve so brutal, daß das Rennen nach 30 Runden abgebrochen und anschließend neu gestartet werden mußte. Alle zogen frische Pneus auf. Piquet: „Das hätten sie nie machen dürfen. Mein Vorteil war weg, meine ganze Taktik beim Teufel." Piquet wetterte umsonst, denn nur das Nachtanken ist während der Unterbrechungspause verboten. Der Brasilianer verkürzte seinen 45 Sekunden-Rückstand auf 26 Sekunden, mehr konnte er aber nicht mehr tun.

Niemand protestierte gegen Piquets Anschieben, aber sein Auto mußte ja schließlich aus der Gefahrenzone. Stocksauer war nur Ayrton Senna: Ohne Kupplung hatte er sich, auf Platz drei liegend, an einer gefährlichen Stelle gedreht, wobei der Motor abstarb – aber die Streckenposten streichelten den Lotus höchstens, statt kräftig anzuschieben. Worauf Senna zornbebend ausstieg und einem Streckenposten eine klebte – wofür er später zu 15 000 Dollar Strafe verurteilt wurde.

Diesmal kam Mansell vom Golfspielen in Texas, Schlitzohr Piquet vom Höhentraining aus Sestrière und Gerhard Berger aus dem Champagnerklima von St. Moritz. „Aber für 20 Runden", witzelte der führende, durch Motorschaden aus dem Rennen gerissene Mexiko-Vorjahressieger, „hätte ich kein Höhentraining absolvieren müssen."

Berger war der schnellste Mann in der Aztekenstadt: Freitags fuhr er vier Runden, die für die Trainingsbestzeit gut waren, am Samstag wurde er aber von Mansell um 0,043 Sekunden besiegt. Im Rennen führte er komfortabel, ohne jeden Druck, mit 15 Sekunden Vorsprung vor Mansell, und hatte dann einen Motorschaden. Bergers einziger Gegner war sein Benetton-Nachfolger Thierry Boutsen, der von der zweiten bis zur 14. Runde in Front lag, dem nach einem Kurzschluß aber der Motor abstarb.

Freitagnacht wurde Ferrari-Rennleiter Marco Piccinini totgesagt. Bis sich herausstellte, daß jener Italiener namens Piccinini, der in Mexico Citys „Zona Rosa" tot unter einer Wolldecke lag, der Starfotograf Giancarlo Piccinini war, weggerafft vom dritten Herzinfarkt in 2440 Meter Höhe. Kaum war der Schock abgeebbt, kam die gute Nachricht. Familienzuwachs bei Ferrari: Nadia Alboreto hatte ihrem Michele in Mailand eine Tochter geboren. Die Ankunft der kleinen Alice wurde stürmisch gefeiert: riesiger Blumenstrauß auf dem Ferrari mit der Nummer 27, komplett angetretene Mechanikertruppe, ein glücklicher Alboreto, der sogar seine dauernden Trainingsdebakel vergaß.

Manche brauchten in der überhöhten Zielkurve des Autodromo Rodriguez alle mexikanischen Sonnengötter. Geschwindigkeit beim Einlenken 272 km/h, am Kurvenausgang 297 km/h. „Jedesmal", gab der gewiß nicht furchtsame Berger zu, „hab' ich Herzklopfen." Und Christian Danner: „Die erste Hälfte der Kurve geht voll. Dann wird gelupft, dann wieder Vollgas gegeben – aber dazu brauchst du Gottvertrauen." Dann die mörderischen Bodenwellen, die das





Die Weltmeisterschaft 1987 wird zum teaminternen Duell zwischen Mansell (links) und Piquet. Daß dabei auch das eine oder andere Auto zu Bruch geht, wird sich wohl kaum vermeiden lassen



EIN TEST, WIE ER NUR IN SPORT AUTO

STAR

STEHT: DER RENN-MERCEDES

FIGHTER

VON SAUBER.



Er war in dieser Saison die große Überraschung im Motorsport: der Gruppe C-Mercedes aus dem Sauber-Rennstall. Im letzten Supercup-Lauf auf dem Nürburgring ließ er sogar dem Werks-Porsche mit Hans-Joachim Stuck keine Chance. Jetzt können Sie diesem über 800 PS starken Sport-Prototypen unter die Haube schauen. sport auto hat als erste Zeitschrift seine Qualitäten in einem ausführlichen Track-Test erprobt.

Ebenfalls im neuen sport auto: neun getunte Mercedes 190 stellen sich dem Test. Die erste Liga der kleinen Edel-Daimler wird ausführlich unter die Lupe genommen. Im neuen sport auto, jetzt am Kiosk.

In sport auto 11/87 steht, was geht:

→ *Die Weltmeister-Familie: Lancia Delta Vergleich zwischen Straßen- und Wettbewerbs-Version des sportlichen Italieners.*
→ *Brandaktuell: Formel I GP Mexiko. Außerdem: Grand-Prix-Bericht aus Portugal und Spanien.*
→ *Sommer ade: Die letzte offene Ausfahrt des Jahres mit den feinsten offenen Autos.*

sport auto. Das Heft, das unter die Haube geht.

sport auto

RTS RiegerTeam

Wenn..., dann...

Der Punktestand vor dem Finale.

Nach dem Grand Prix Mexiko können nur noch Nelson Piquet und Nigel Mansell Weltmeister werden – und das Finale droht zu einer kniffligen Rechenaufgabe zu werden. Gewertet werden nämlich nur die elf besten Resultate aus den 16 Rennen. Piquet führt zwar in der Tabelle mit 73 Punkten recht deutlich vor Mansell (61 Punkte), kann aber in den letzten Grand Prix von Japan und Australien nur noch punkten, wenn er mindestens einmal Zweiter und einmal Erster wird. Mansell, der noch voll punkten kann, muß, um seine Titelchancen zu erhalten, in Japan auf den Rängen eins bis vier ins Ziel kommen. Wenn Piquet Zweiter wird, muß Mansell den Grand Prix Japan gewinnen. Gewinnt Piquet oder wird Zweiter vor Mansell, so ist der Brasilianer Weltmeister. Fallen beide aus, ist ebenfalls Piquet Weltmeister. Der Brasilianer hat aber auch den Titel gewonnen, wenn er nicht ankommt und Mansell nicht unter den ersten Vier landet. *mtr*

Statistik des Grand Prix von Mexiko

Startaufstellung

Mansell Williams-Honda 1.18,383	Berger Ferrari 1.18,426
Piquet Williams-Honda 1.18,463	Boutsen Benetton-Ford 1.18,691
Prost McLaren-Porsche 1.18,742	Fabi Benetton-Ford 1.18,992
Senna Lotus-Honda 1.19,089	Patrese Brabham-BMW 1.19,889
Alboreto Ferrari 1.19,967	de Cesaris Brabham-BMW 1.20,141
Warwick Arrows-Megatron 1.21,664	Cheever Arrows-Megatron 1.21,705
Brundle Zakspeed 1.21,711	Nannini Minardi-MM 1.22,035
Johansson McLaren-Porsche 1.22,185	Nakajima Lotus-Honda 1.22,214
Danner Zakspeed 1.22,593	Arnoux Ligier-Megatron 1.23,053
Campos Minardi-MM 1.23,955	Capelli March-Cosworth 1.24,404
Ghinzani Ligier-Megatron 1.24,553	Palmer Tyrrell-Cosworth 1.24,723
Dalmas Lola-Cosworth 1.24,745	Alliot Lola-Cosworth 1.25,096
Streiff Tyrrell-Cosworth 1.26,305	Caffi Osella-Alfa 1.27,670

Nicht qualifiziert: Fabre (AGS-Cosworth) 1.28,655.

Stand des Rennens nach der ersten Runde: 1. Berger, 2. Boutsen, 3. Mansell, 4. Alboreto, 5. Fabi, 6. Senna, 7. Patrese, 8. de Cesaris, 9. Nannini, 10. Cheever.

Nach zehn Runden: 1. Boutsen, 2. Berger, 3. Mansell, 4. Senna, 5. de Cesaris, 6. Alboreto, 7. Fabi, 8. Patrese, 9. Nannini, 10. Cheever.

Nach 30 Runden (Abbruch): 1. Mansell, 2. Senna 30,593 Sekunden zurück, 3. Patrese 36,070 Sekunden zurück, 4. Piquet 45,533 Sekunden zurück, 5. Cheever 52,282 Sekunden zurück, 6. Fabi 54,349 Sekunden zurück, 7. Arnoux, 8. Ghinzani, 9. Alliot, 10. Palmer, alle 1 Runde zurück.

Nach 40 Runden: 1. Mansell, 2. Piquet, 3. Senna, 4. Patrese, 5. Cheever, 6. Ghinzani, 7. Fabi, 8. Caffi, 9. Alliot, 10. Palmer.

Nach 50 Runden: 1. Mansell, 2. Piquet, 3. Senna, 4. Patrese, 5. Cheever, 6. Fabi, 7. Alliot, 8. Palmer, 9. Dalmas, 10. Streiff.

Ausfälle, Boxenstopps, Runde: 1: Prost, Ausfall, Kollision mit Piquet (Platz 5); 2: Nakajima, Ausfall: rammte Warwick ins Heck (Platz 14), Danner, Ausfall, Kollision mit Johansson (Platz 15), Johansson, Ausfall: Kollision mit Danner (Platz 13), Warwick, Stopp: neuer Heckflügel (Platz 22); 4: Brundle, Ausfall: Turbo (Platz 13); 10: Campos, Stopp: Zündkerzenwechsel (Platz 14); 13: Alboreto, Ausfall: Motor (Platz 6); 15: Fabi, Stopp: Reifenwechsel (Platz 6); 16: Boutsen, Ausfall, Elektrik (Platz 2); 20: Campos, Stopp: Zündkerzenwechsel (Platz 17); 21: Berger, Ausfall, Motorschaden (Platz 1); 23: de Cesaris, Ausfall, Unfall (Platz 3); 27: Warwick, Ausfall, Unfall (Platz 15); 30: Arnoux, Ausfall: Elektrik (Platz 7), Capelli, Stopp: Motorbefestigung gebrochen (Platz 13), Dalmas, Stopp: Zündbox gewechselt (Platz 11); 33: Campos, Ausfall, Schaltgestänge gebrochen (Platz 14); 36: Fabi, Stopp: nach Ausritt Kühler gesäubert (Platz 6); 44: Ghinzani, Ausfall, Motor überhitzt, Wasserleck (Platz 6); 51: Caffi, Ausfall: Motor (Platz 7), 52: Capelli, Ausfall: Motor (Platz 11); 55: Senna, Ausfall: Dreher (Platz 3); 59: Fabi, Stopp: Reifenwechsel (Platz 5).

Ergebnisse: 1. Nigel Mansell (Williams-Honda) 63 Runden à 4,4215 km = 278,523 km in 1:26.24,207 Stunden. Durchschnitt 193,411 km/h, 2. Nelson Piquet (Williams-Honda) 26,176 Sekunden zurück; 3. Riccardo Patrese (Brabham-BMW) 1.26,979 Minuten zurück; 4. Eddie Cheever (Arrows-Megatron) 1.41,352 Minuten zurück; 5. Teo Fabi (Benetton-Ford) 2 Runden zurück; 6. Philippe Alliot (Lola-Cosworth) 3 Runden zurück; 7. Jonathan Palmer (Tyrrell-Cosworth) 3 Runden zurück; 8. Philippe Streiff (Tyrrell-Cosworth) 3 Runden zurück; 9. Yannick Dalmas (Lola-Cosworth) 4 Runden zurück.

Schnellste Runde: Piquet (Williams-Honda) 1.19,132 Minuten. Durchschnitt 201,127 km/h (57. Runde).

WM-Stand: 1. Piquet 73, 2. Mansell 61, 3. Senna 51, 4. Prost 46, 5. Johansson 26, 6. Berger 18, 7. Fabi 12, 8. Boutsen 10, 9. Alboreto, Cheever je 8, 11. Patrese, Nakajima je 6, 13. de Cesaris, Streiff, Palmer je 4, 16. Warwick, Alliot je 3, 18. Brundle 2, 19. Arnoux, Capelli je 1 Punkt.

Auto ausheben und die Aerodynamik verändern. „Da verlierst du komplett den Abtrieb."

Diese Kurve kann keiner voll fahren. Riccardo Rodriguez, das mexikanische Wunderkind, versuchte es 1962 mit einem Rob-Walker-Lotus, damals unangegurtet, und wurde aus dem Cockpit katapultiert. Anno 1987 riskierte es Mansell, „aber im Kurvenausgang stürzte ich in die Senke", daraufhin auf den Grasstreifen neben der Piste. Nach einem angsterregenden 250 km/h-Dreher schlug Mansell rücklings gegen die Boxenmauer. Tags darauf crashte er wieder: diesmal im Kurveneingang, wegen einer gebrochenen Vorderradaufhängung.

Schlimmer erwischte es Ayrton Senna: Von der großen Bodenwelle im Kurveneingang hochgeschleudert, knallte er frontal gegen den Reifenschutzwall. Im letzten Aufwärmtraining kollabierte die aktive Radaufhängung, weil der Lotus plötzlich stromlos wurde.

Grund genug für einen neuen Balestre-Egotrip. Der FISA-Präsident verdammte in Mexico City die aktive Radaufhängung: „Ab 1. Januar 1988 wird sie verboten." Williams wollte erst „offiziell davon hören". Piccinini lächelte: „Nicht ernst zu nehmen." Nur Lotus-Konstrukteur Gérard Ducarouge lief Sturm.

Balestre: „Ich will nicht, daß die Autos aufschlagen und die Funken sprühen." Ducarouge: „Genau das ist ja der Zweck unserer aktiven Aufhängung: Sie soll konstante Bodenfreiheit garantieren und wie ein Skiläufer die Buckel verschlucken."

Williams hatte sein „aktives System“ zu Hause gelassen: „Das brauchen wir in Mexiko nicht, außerdem ersparen wir uns technisches Personal.“ Die Konkurrenz witterte jedoch: Wahrscheinlich wollte Williams nur nicht riskieren, daß während des Atlantikflugs irgendwelche Spione das Williams-Geheimnis ausschnüffeln könnten. „Blödsinn“, dementierte Williams, „im Jumbo-Frachtraum über dem Atlantik kann keiner was ausspionieren, der kann höchstens erfrieren.“

Dabei ist Ferrari bereits das dritte Team, das mit einer computergesteuerten Aufhängung arbeitet. Alboreto testete in Fiorano ein von Fiat-Spezialisten entwickeltes System. Die ganze Aktion war streng geheim, genau wie die Versuche mit automatischem Getriebe und elektromagnetischer Kupplung. Berger und Alboreto werden 1988 keinen linken Fuß mehr brauchen.

Dafür operiert seit Mexiko ein drittes Team erstmals mit Telemetrie: Nach Honda und Ferrari werden jetzt auch bei McLaren sämtliche Motordaten vom Rennwagen direkt in die Box übermittelt. Bei Ferrari befindet sich der Laser-Empfänger hinter dem Kopf des Fahrers, bei McLaren im Fußraum. Die zwei Johansson-Motorschäden vom Freitag kündigten sich nicht an, „weil es mechanische Defekte waren, keine elektro-



Interview mit Ferrari-Fahrer Gerhard Berger

„Ich spüre, wie mich die Formel 1 auffrißt"

?: *Wie war das Wiedersehen mit Ihrer Triumphstrecke 1986 in Mexico City?*
Berger: Zuerst hab' ich mich erschreckt, weil mir einfiel, daß es schon ein Jahr her ist, daß ich keinen Grand Prix mehr gewonnen habe.

?: *Diesmal hatten sie viel Pech.*
Berger: Teilweise. Am Freitag war ich ja noch Schnellster, und im Rennen hab' ich geführt. Nach Boutsens Ausfall hatte ich überhaupt keinen Druck mehr von hinten. Ich hatte Mansell total unter Kontrolle – bis zum Motorschaden. Ein paar Kurven vorher hat sich das Ansprechverhalten verschlechtert – und dann ist schon der Rauch aufgestiegen.

?: *Ihre Bilanz aus den letzten drei Rennen: einmal Trainingsbestzeit, zweimal die schnellste Runde im Rennen, zweimal kurze Führung im Rennen.*
Berger: Ich fahre mit mehr Risiko, um mit der Honda-Konkurrenz mitzuhalten. Die Japaner haben mehr Leistung – Ferrari dafür das derzeit beste Chassis. Also müssen wir intensiv am Motor weiterarbeiten.

?: *Es ist eigentlich ein Wunder: In Rio hatten Sie noch 4,5 Sekunden Rückstand auf die Spitze, und jetzt fährt der gleiche Ferrari vorn mit.*
Berger: Wir haben unheimlich viel und hart gearbeitet, nach dem Hockenheim-Grand Prix begann es bei Ferrari aufwärtszugehen.

?: *Der Mexiko-Grand Prix war Ihr Jubiläumsrennen, Ihr 50. Grand Prix. Zeit für Rückblick und Vorschau.*
Berger: Mir kommt alles viel kurzweiliger vor, als wäre ich erst vor drei Tagen in die Formel 1 eingestiegen. Aber ich habe nicht vor, ewig im Grand Prix-Sport steckenzubleiben. Ich spüre, wie mich die Formel 1 auffrißt, und ich will nicht ausbrennen. Ich habe eine Firma zu Hause, möchte für Beruf und Privatleben noch Energien aufheben, also mit der Formel 1 aufhören, bevor mir die Kraft ausgeht.

Das Interview führte auto motor und sport-Mitarbeiter Heinz Prüller

nischen". Jedenfalls lauscht der „Große Bruder" mit: Manche Piloten fühlen sich ab jetzt beobachtet.

Leider passierte bei McLaren auch der gröbste Mißton: Der weltberühmte Operntenor Placido Domingo, ein glühender Prost-Fan, hatte zwischen zwei Überseeflügen gerade 30 Minuten Zeit für Filmaufnahmen in der McLaren-Box. Prost, nach Trainingsabschluß noch im Cockpit, war hocherfreut und geschmeichelt – bis Ron Dennis kam, den Startenor am Kragen packte und aus der Box schmiß. Prost hätte sich vor Scham am liebsten im Auto verkrochen.

Dafür sangen die deutschen Motoren in Mexiko kräftig mit. Die Zakspeed-Vierzylinder leider nur im Training. Christian Danner war zu einer berühmten Azteken-Pyramide geeilt, „um mir nach jahrhundertealtem, bewährtem Ritus zusätzliche Energie zu holen". Aber ihre überschüssigen Kräfte wurden die Zakspeed-Piloten leider nicht im Rennen los: Danner wurde vom kreiselnden Johansson abgeschossen, Brundle stoppte ein Turboschaden.

Teammanager Helmut Barth wußte den Grund für das plötzliche Trainingshoch: „Weil die anderen Teams in der dünnen Höhenluft das Pop-off-Ventil nicht wie gewohnt überdrücken können. Auch wenn es immer wieder abgestritten wird."

Die 4,0 bar der Pop-off-Ventile entsprachen wegen des Unterschieds zwischen 1013 und 780 Millibar Luft-





In Mexiko immer stark: Benetton 1986 mit Berger Sieger, 1987 mit Boutsen (rechts und oben) in Führung. Endlich wieder ein Ergebnis für Brabham: Patrese wurde Dritter



druck sowieso nur 3,7 bar. Ausgeglichen wurde dieses Loch mit größeren Turboladern: Die Turbinen drehten 11 000/min. Wie kleinere Lader auf anderen Strecken und Meeresniveau. Interessante Williams-Beobachtung: „Wegen der dünnen Luft erzielten wir mit der steilsten Heckflügel-Einstellung weniger Anpreßdruck als mit dem flachsten Flügel in Silverstone oder Zeltweg."

Dafür schafften Brabham und BMW kurz vor ihrem gemeinsamen Abschied noch einen Höhenflug: Patrese wurde Dritter – erstmals seit Kyalami 1983 stand der Italiener wieder auf dem Siegerpodest. Am heftigsten applaudierte sein zehnjähriger Sohn Simon, den Patrese für eine Woche aus der Schule genommen hatte, um ihm Los Angeles, Disneyland, Hollywood und die Azteken-Pyramiden zu zeigen.

Die Brabham-Mechaniker suchen bereits neue Jobs: ein untrügliches Zeichen, daß Bernie Ecclestone sein Team stillegen will. 1987 kostet es ihn fünf Millionen Dollar. Zum Abschied noch ein Weltrekord: 4,801 Sekunden-Reifenwechsel-Boxenstopp im BBC-Fernsehstudio – etwas fürs Guinness-Buch der Rekorde.

Als 30. Fahrer zog Eddie Cheever in den Hunderterklub der Formel 1-Piloten ein: Sein Jubiläumsrennen fuhr der Italo-Amerikaner auf Platz vier zu Ende, „leider mit 50 Liter unnötigem Sprit an Bord. Ich hätte mir gewünscht, daß ich wie ein Flugzeugkapitän Treibstoff abwerfen kann". Als Jackie Stewart zum 100. Grand Prix mit einer Torte gratulierte, verwies Eddie charmant auf seine Ehefrau Rita: „Sie hat 100 Große Preise mit mir ausgehalten."

Heinz Prüller





Formel Opel-Lotus: billiger als die Formel 3, aber gleich schnell? Das Halbmonocoque-Chassis kommt von Reynard (oben), der Motor vom Opel-Fließband (unten)



Fotos: Drehsen

Opel Blitz

Der neue Formel Opel-Lotus: 48 000 Mark für einen Sitz und 155 PS.

Die fixe Idee hatte eigentlich nur Gegner. Aber irgendwie schaffte es GM-Sportdirektor Tony Fall, den verwegenen Plan einer neuen Opel Monoposto-Rennserie elegant am Vorstand vorbeizujonglieren. „Der neue Vierventilmotor für den Kadett sollte einen motorsportlichen Hintergrund bekommen", argumentiert Fall, „wenn wir ihn nur bei Rallyes einsetzen wollten, hätten wir erst den langwierigen Zirkus mit der Homologation abwarten müssen." Falls Formel für die Formel Opel-Lotus: der serienmäßige 16 V-Motor mit 155 PS und ein von Lotus gezeichnetes Chassis, gefertigt bei Reynard.

Die Auswahl der Motoren für den Formel-Einsatz erfolgt durch Messung des Luftmengendurchsatzes im Ansaugtrakt. Für den Sport qualifiziert werden die Maschinen, die möglichst nahe an der oberen Serientoleranz liegen. Gerade 415 Kilogramm soll das gesamte Rennauto wiegen. 40 Kilogramm weniger also als ein Formel 3. Dabei erzielt das Chassis, halb Monocoque, halb Rohrrahmen, angeblich eine sehr hohe Verwindungsstabilität. Und noch vor Beginn der Formel Opel-Lotus-Rennen im nächsten Frühjahr wird ein Crash-Test über die Sicherheitsreserven der Konstruktion Aufschluß geben.

Gelegenheiten, den gerade 48 000 Mark teuren Formel Opel-Lotus auf den Rennstrecken Europas auszuführen, wird es genug geben. Neben einer britischen und einer deutschen Rennserie mit je zwölf Läufen wird noch eine Euro-Serie mit zehn Rennen veranstaltet. Die Sieger der einzelnen Formel Opel-Lotus-Serien werden am Ende der Saison gleich zu Formel 3000-Testfahrten eingeladen. Tony Fall sieht seine Opel-Rennserie ohnehin eher neben, als unterhalb der Formel 3 angesiedelt. „Unser Auto hat ein besseres Leistungsgewicht als die Formel 3, schmälere Räder und deutlich weniger Abtrieb. Es wird also auf den Geraden deutlich schneller sein als die Formel 3, in den Kurven natürlich langsamer, dafür aber spektakulärer", doziert Fall. „Der einzige Unterschied sind die Kosten – und da haben wir klar die Nase vorn."

In Spitzenteams der Formel 3 wird heute bereits eine halbe Million Mark pro Saison verrechnet. Die neue Formel Opel-Lotus dürfte nur einen Bruchteil dessen verschlingen, sie ist aber auch nur ein Markenpokal. *Michael Rohrer*

CAMEL



Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit.
Der Rauch einer Zigarette enthält: Camel Filters 1,0 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). Camel Filters 100's 1,1 mg N und 14 mg K. (Durchschnittswerte nach DIN)



Na dann gute Nacht

Rallye San Remo: geringes Zuschauerinteresse, erdrückende Lancia-Überlegenheit.

Frühstück bei den Touristen Monika und Walter Röhrl in einem kleinen Hotel in Casole di Val d'Elsa. Das ist ungefähr dort, wo man die Toskana zwar gut riechen und spüren kann, aber nicht von ihren Burgen und Zinnen erschlagen wird. Die Röhrls waren rallyeschauen, und es war ein rechter Krampf. „Meine Bauern", sagt Walter, „waren ganz enttäuscht."

„Seine Bauern" fand er vor sieben Jahren. Walter fuhr die Rallye San Remo damals mit seinem privaten Porsche, und als er im Training einen Reifendefekt hatte, ergab sich die Humphrey-Bogart-Situation vom Beginn einer großen Freundschaft. Die ganze Familie, der ganze Clan wurde eingebunden, und jedes Jahr gibt es große Wiedersehensfeste. Mag sein Dienstherr sich auch totstellen, und das kann er ja gut, Walter Röhrl reist zur Rallyezeit, wenn sie ihn alle erwarten, zur Sonderprüfung an die Scholle seiner italienischen Freunde.

Warum sie enttäuscht waren? Keine Stimmung, kein Überschwang der Gefühle. Es gibt nichts mehr, was ans Herz und

Fotos: Klein

Jagdszene in der Dämmerung: Miki Biasion und der Lancia Delta HF 4WD

an den Sinnen rührt. Im Vorjahr spürten sie noch irgendwas Großartiges, unendlich weit weg von der Wirklichkeit italienischer und sonstiger Straßen, und alles war voll von Menschen, die die Fäuste zum Himmel reckten und brüllten wie junge Stiere, um dann, ermattet von soviel Glück, einander zu erzählen, was sie eben gesehen und gehört hatten, und ob man das alles glauben dürfe.

Und diesmal? Die Buschtrommel hatte das Volk schon gewarnt, und viele waren gleich zu Hause geblieben. Und die anderen, etwa die Hälfte oder gar nur ein Drittel des Vorjahres, erlebten, wie brave Autos schnell über den Feldweg fuhren, und dann gingen alle heim und schauten, was es zu essen gibt.

„Walter", hatten ihn seine Fans diesmal gefragt, „wie kann so was passieren von einem Jahr aufs andere?" Und ob er sich noch erinnern könne, wie es vor zwei Jahren gewesen sei, als ein geflügeltes weißes Auto durch die Toskana geglüht sei, in einer fortlaufenden Serie von Explosionen, hintendran mit einem Feuerball, der nun immer größer wird und immer größer, und wie sie geweint hätten vor Stolz und Rührung, daß ihr Walter der Capitano dieser Rakete sei.

Er antwortete mit Händen und Füßen und den gut brauchbaren italienischen Brocken aus der Fiat- und Lancia-Zeit, daß er sich wohl erinnern könne, und im übrigen sei damals alles ein bißchen zuviel gewesen, und heute sei es viel zu wenig. Und es gebe so eine Art Politiker für Autorennen, die seien an dem Ganzen schuld. Na dann, sagten die Bauern, sei ihnen alles klar.

Die Rallye San Remo ist ein guter Anlaß für eine grundsätzliche Bilanz der Gruppe A-Weltmeisterschaft. Nun, nach der fairen Frist von zehn Monaten, ist der Katzenjammer dieser allzu braven Formel nicht mehr wegzukriegen.

Walter Röhrl beispielsweise ist nun zum ersten Mal bereit, ein besonders häßliches und besonders phantastisches Gerücht nicht entrüstet zu verwerfen. Im Gegenteil, schön langsam könne er sich gut vorstellen, daß da was dran sei: Daran nämlich, daß alles eine große Aktion des schlauen Bernie Ecclestone sei, der Angst haben mußte, daß die Rallye-Weltmeisterschaft an Attraktivität die ganze Formel 1 links überholen würde. Daher müsse man sie zuerst zurechtstutzen, dann in den Griff bekommen, samt Inkasso, und dann einer ziemenden Neuordnung zuführen.

Selbst wenn man die bescheidenere, also gängige Version annimmt – guter Wille, aber Panikreaktion der FISA nach den Sicherheitsschocks des letzten Jahres –, bleibt ein echtes negatives Ergebnis: Die Rallye-Weltmeisterschaft ist fad geworden. Diese Autos sind fad, weil sie so brav tun, noch dazu auf heuchlerische Weise, denn es steckt ja aller Ausbund an Raffinesse in ihnen. Bloß äußert sich die Raffinesse darin, daß ein Auto, das 300 000 Mark kostet, wie Dutzendware auftritt.

Diese Gruppe mit ihren 5000 Stück amputiert die Phantasie des Motorsports, daher ist sie untauglich, um in die höchste Liga hinaufgequält zu werden. So sollen die Weltmeister der neuen Zeit aussehen? Da zieht das Publikum nicht mit, und schon gar nicht in Italien.

Gerade in dieser Phase ist natürlich die fulminante Überlegenheit einer einzigen Marke besonders lästig. Lancia ist auf dem totalen Trip, und da darf man kein bißchen zynisch sein. Lancia hat irgendwann die Freiheit des Sports innerhalb der Firma beschlossen, und die Ausgaben dafür müssen nicht jeder Halbjahresrevision standhalten, sondern dem Ziel andauernden Imagegewinns über Jahre und Jahrzehnte hinweg. Je brutaler dann die Anforderungen der jeweiligen Formel werden (und diese heuchlerische Gruppe A ist eben viel aufwendiger als alle Kategorien der Vergangenheit), um so überlegener wird Lancia.

Firmen, die jede Woche neu über die Zweckmäßigkeit des Motorsports diskutieren, und welcher Kostenstelle man die Rechnung unterjubeln soll, haben bei dieser Gangart keine Chance. Sie sind zu langsam mit ihren Entscheidungen, ihren Programmen, Investitionen. Sie sind überhaupt zu langsam.

Das Problem des Lancia-Sportdirektors Cesare Fiorio ist im Moment, die geprügelten Kinder zu bitten, sich noch ein bißchen abwatschen zu lassen und nicht gleich jedesmal zu verschwinden, wenn sie ein paar Packungen bezogen haben. Wo seid ihr, meine heißgeliebten Gegner? Meldet euch doch, gebt ein Zeichen.

So rief Fiorio vor dem Start in San Remo in Erinnerung, daß zu Jahresbeginn acht Werksteams als Gegner bereitstanden (damit mag er meinen: Mazda, Volkswagen, Audi, Ford, Opel, Renault, Toyota und Nissan) und daß Lancias nun schon feststehender Marken-Weltmeistertitel gegen allerstärkste Konkurrenz errungen wurde – falls dies jemand vergessen haben sollte. Er sagte auch, daß es in San Remo unheimlich schwer sein werde, erneut zu siegen, und es gab keinen einzigen Menschen, der ihm das glaubte.

Tatsache ist, daß Lancia allen Gegnern mittlerweile so weit davongeflogen ist, daß es in Europa gar kein Terrain mehr gibt, wo selbst punktuell spezialisierte Teams etwas zu bestellen hätten. Die tollen Asphalt-Eigenschaften des ansonsten durch seinen Nur-Frontantrieb gehandikapten Renault 11 Turbo hervorzuheben, sind leere Komplimente: Der Renault ist zwar mittlerweile ein tolles Asphalt-Auto, und Michelin hatte ein paar Wunderwaffen im Talon, aber der Lancia Delta HF 4WD ist eben noch toller, auch auf Asphalt. Auf Schotter sowieso, und im Regen überhaupt. In Wahrheit konnte sich Lancia (mit den Fahrern Alén, Biasion, Saby und Mikael Ericsson) darauf konzentrieren, in Schönheit zu siegen und die Varianten rund um die Fahrer-Weltmeisterschaft ein bißchen auszusortieren.

Ergebnisse

1. Biasion/Siviero (Lancia Delta HF 4WD) 6:09.19 Stunden; 2. Saby/Fauchille (Lancia Delta HF 4WD) 6:14.30 Stunden; 3. Ragnotti/Thimonier (Renault 11 Turbo) 6:16.55 Stunden; 4. Auriol/Occelli (Ford Sierra RS Cosworth) 6:18.13 Stunden; 5. Tabaton/Tedeschini (Lancia Delta HF 4WD) 6:20.05 Stunden; 6. Fréquelin/Breton (Opel Kadett GSi) 6:20.37 Stunden; ...10. Haider/Pattermann (Opel Kadett GSi) 6:33.36 Stunden.

Cesare Fiorio ist heute zwar mächtiger als je zuvor, er ist wirklich eine große Nummer, aber er hat doch gemerkt, daß die Politik seiner Stallorders bei Presse und Publikum nicht so toll ankommt. Vor allem Monte Carlo in diesem Jahr, als er Kankkunen stoppte und Biasion den Sieg verordnete, war eine völlig mißglückte Show. Seither ist Fiorio bemüht, den großen Unparteiischen rauszukehren und jedem seiner drei Stammfahrer – Alén, Biasion, Kankkunen – die gleiche Chance zu geben. Sollte dies ehrlich gemeint sein, wäre es eine heroische Überwindung, denn auf Juha Kankkunen ist er sauer, seit jener die Monte Carlo-Order nur aufmüpfig entgegengenommen und mit bissigen Statements gewürzt hatte.

Mit Kankkunens Fernbleiben in San Remo hat dies nichts zu tun. Für jeden der drei wurden sieben Starts (von insgesamt 13 WM-Läufen) fixiert, und da ergab sich, daß Kankkunen bei der vorletzten Rallye (San Remo), Biasion bei der letzten (RAC) fehlen würde. Vor San Remo lauteten die Punkteständе: Alén und Kankkunen je 80, Biasion 74. Nicht-Lancia-Fahrer kommen für den Titel sowieso nicht in Frage. Da Kankkunen in San Remo auf Eis lag, konnte sich hier nur eine Zwischenlösung zwischen Alén und Biasion – der bei der RAC auf Eis liegen würde – ergeben.

Markku Alén rennt dem ersten Weltmeistertitel seiner prachtvollen Karriere derart verkrampft hinterher, daß er seit zwei Jahren, also auch schon in der Gruppe B, hin und wieder Fehler macht, die nicht zu ihm passen. Trotz aller spektakulären Wildheit und Tollkühnheit, trotz seiner schusseligen Nervosität an den Servicepunkten ist Alén unheimlich cool und konzentriert, wenn's zur Sache geht. Es scheint, als könne er sich den Puls um 30 Schläge runtersenken, sobald er den Helm aufsetzt.

In keinem Duell, in keiner der berühmten letzten Nächte hatte er schlechtere Nerven als Männer wie Mikkola, Röhrl und Waldegaard gehabt. Doch jetzt hat er das, was man ein „mentales Problem beim Autofahren" nennt. Kleiner Fehler auf der ersten Prüfung, Reifenschaden, Folgeschaden auf der nächsten Prüfung, später noch ein Dreher, und dann, auf der 13. Prüfung, der Abgang. Er konnte nicht viel dazu sagen: Schnelle Passage, vom Fünften in den Vierten, und plötzlich lag er draußen.

Miki Biasion, ein kleingewachsener, charismatischer Junge von 29 Jahren, kontrollierte die Rallye souverän und war wenig beeindruckt, ob es nun auf Schotter oder Asphalt, auf trockener oder auf nasser Bahn dahinging. Seinen Kollegen Bruno Saby hatte er gut im Griff, und Mikael Ericsson hatte zu viele mechanische Probleme, um sich als Gegner profilieren zu können. Männer wie Tabaton, der junge Fiorio und Alessandrini rückten den Lancia-Sieg in den richtigen Rahmen: sechsmal Delta unter den ersten Zehn.

Jean Ragnotti und François Chatriot auf den Werks-Renault gefielen durch spektakuläre Fahrten und hätten auf ein direktes Zusammentreffen mit den anderen Spitzen-Zweiradlern, also VW, neugierig gemacht. Dieses interessante Programm wird aber derzeit nicht gespielt. Ragnotti ist Akrobat und Klassemann wie eh und je, das pure Vergnügen. Nach Aléns Ausfall und Ericssons Problemen war er der logische Dritte.

Erfreulicherweise erlebten wir auch einen der seltenen Opel-Einsätze. Ganz offensichtlich mit ausgemerzten Schwachstellen, denn sowohl Guy Fréquelin (Sechster) als auch Sepp Haider (Zehnter) sahen das Ziel. Beide waren fahrerisch stark, ein Gutteil der Differenz zwischen ihnen ging auf einen Halbwellendefekt des Österreichers.

Didier Auriol ist einer von den weniger bekannten schnellen Franzosen. Was er mit einem Sierra RS Cosworth anstellte, war guter alter Hecktriebler-Stil und somit eine Riesenhetz. Trotz des vielen Regens mit diesem Schiff Vierter zu werden, ist stark.

Drei kleine Schlaglichter auf diese Rallye, die noch immer sehr schön ist, trotz der viel leiseren Show und des brutal gekürzten Programms: keine letzte Nacht mehr, überhaupt keine Nacht mehr; von Montag bis Freitag gehen alle brav schlafen.

Erstens. Auf einer Toskana-Sonderprüfung fahren ein paar Enduros über die abgeernteten Äcker zu den besten Zuschauerplätzen. Die Jungs machen eine Menge Dreck und Wirbel, und die Bauern dürften sich wohl beklagt haben. Ein Polizist rennt zur Gruppe der geparkten Enduros, die meisten hauen schnell ab. Stehenbleiben, brüllt der Polizist, aber die Jungs sind voll am Gasgriff.

Der Polizist reißt die Pistole raus, entsichert und legt mit beiden Händen an, wie im richtigen Kino. Ist er wahnsinnig geworden? Was will er treffen? Zum Glück sind die Honda und Morini schneller davongeturnt, als Charles Bronson schießen kann. Wütend steckt der Polizist den Colt ins Halfter. Er sieht wahrscheinlich im Fernsehen ziemlich viele Filme, und jetzt hat er plötzlich etwas verwechselt. Die Umstehenden trauten sich nichts zu sagen; wer will schon auf dem Acker erschossen werden?

Zweitens. Start zu einer Asphalt-Sonderprüfung. Biasion rollt schon zur Kontrolle, da beginnt es plötzlich zu regnen. Der Lancia steht auf Slicks. Da kommt der Hubschrauber, zwei Mechaniker springen raus und schneiden ein Profil in die Vorderreifen. Es dauert nicht einmal eine Minute.

Drittens. Alle Sonderprüfungs-Ortsdurchfahrten in der Toskana sind der neuen Bravheit zum Opfer gefallen, bis auf Chiusdino. Es sind weniger Menschen als in den letzten Jahren, Gott sei dank, außerdem agiert die Polizei viel strenger. Es gibt veritable Strohballen, und die Herren von der Behörde schätzen den Verlauf der Ideallinie und bestimmen das, was man woanders Sturzräume nennen würde.

Ein Mann hat sich durch die Absperrung geboxt, hetzt über den Platz und schreit, er müsse dringend telefonieren. Er schafft es bis zur Telefonzelle, die wunderbar knapp an der Ideallinie liegt. Er verspreizt seine Füße gegen die Tür und nimmt den Hörer ab. Immer, wenn die Polizisten gegen die Zelle trommeln, schreit er ein paar aufgeregte Sätze in die Muschel. Vor dem dritten Vorauswagen ermatten die Polizisten, die natürlich auch unter dem Hohn des Volkes leiden. Der Telefonierer hat gewonnen, erlebt die geballte Spannung eines Weltmeisterschafts-





laufes in der Zelle und gibt uns auf diese Weise den Trost, daß sich ein paar Fans noch ihren Charakter bewahrt haben. Das war ein Mann der Gruppe B, keine Frage.

Die Rechnung für die Fahrer-Weltmeisterschaft sieht nun so aus: Zwischen Markku Alén und Juha Kankkunen gibt es bei der RAC-Rallye in England das direkte Duell um den Titel. RAC-Nichtstarter Miki Biasion könnte nur dann Weltmeister werden, wenn beide Finnen die ersten beiden Plätze verfehlen. *Herbert Völker*





Daß ein Lancia gewinnt, ist nichts Neues mehr. Die Frage lautet nur: Welcher Lancia-Pilot gewinnt? Diesmal war es Biasion (oben rechts), der vor Teamkollege Saby (großes Foto) siegte. Gegen Lancias Allradler hatten die Fronttriebler natürlich keine Chance. Unter seinesgleichen war der Renault 11 Turbo erwartungsgemäß der Sieger (dritter Platz), für die Opel Kadett GSi war es erfreulich, das Ziel zu sehen (Sechster und Zehnter)

Der Croma. Siche

„Am meisten verblüfft, wie handlich der große Fronttriebler dank seiner leichtgängigen

Fiat Kredit Bank Finanzierung und Leasing

Finanzierungsangebot		Super Leasing-Angebot	
z. B. Croma 2000 i.e. Kat.	46 Monate Laufzeit	z. B. Croma 2000 i.e. Kat.	Einmalige Mietsonderzahlung DM 6730,–
3,9% effektiver Jahreszins	Anzahlung DM 3720,–	60 000 Kilometer	36 Leasingraten à DM 299,–
	1. Monatsrate DM 467,–	36 Monate Laufzeit	
	45 Restraten à DM 494,–		
Finanzierungs-Endpreis: DM 26 417,–			



Was muß der Croma für ein Auto sein, wenn sogar der Tester von auto motor und sport von der Handlichkeit dieses High-Tech-Automobils „verblüfft" ist! Die serienmäßige Servolenkung trägt sicherlich dazu bei. Aber ist es nicht die Summe vieler Vorteile, die dieses Höchstmaß an Fahrkultur und Sicherheit ausmacht? Das konsequent umgesetzte Frontantriebskonzept für mehr Beherrschbarkeit und auch die Einzelradaufhängung. So und nicht anders läßt sich das Konzept einer sportlichen Limousine mit Maßstäbe setzendem Raumangebot erklären. Diese Verbindung aus Sportlichkeit und Komfort macht ihn so interessant und einzigartig. Je nach Modell gibt es den Croma mit folgenden Ausstattungsmerkmalen: ABS, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank, athermisch getönte Scheiben, elektrische Fensterheber vorne, Zentralverriegelung, Lenkrad und Fahrersitz höhenverstellbar und Niveauregulierung. Mit Preisen, die nicht nur so manchen Tester verblüffen. Der Croma ist ein Paradebeispiel der hohen Kunst des Auto-

Im nächsten Heft

Golf-Konkurrent

Der neue Honda Civic wird vor allem auch gegen den VW Golf ins Rennen geschickt. Test des Civic 1.6i mit 109 PS. ▽

Alpenglühn

Zehn Autos traten in den Alpen an, um eine im Winter wichtige Frage zu klären: Was taugen ihre Heizungen? Großer Test. ▷





Ab in die Wüste

Die Pharaonen-Rallye in Ägypten ist eine von vier Extra-Touren im nächsten Heft. Weitere Themen: Fallschirmgleiten in der Schweiz, eine Fahrt über eine der ältesten Straßen Europas und ein autofreier Urlaub auf Spiekeroog. ▷





Neuer Weg

Nach jahrzehntelanger Treue zur hinteren Starrachse baut Volvo nun in den facegelifteten Limousinen der Modellreihe 760 eine Einzelradaufhängung ein. Test.



Golden Fifties

Der Ort Engelberg in der Schweiz hat sich in die fünfziger Jahre zurückversetzt – Oldtimer gehörten zum Rollentausch. Farbreportage.



Super-Quattro

600 PS stark und gerade 1000 Kilogramm schwer ist er eindeutig der Wildeste seines Geschlechts. Fahrbericht Pikes Peak-Audi Sport Quattro S1. ▷

Das nächste Heft erscheint am Samstag, 7. November 1987

auto motor sport

Zieleinlauf

Nach einem Marathonlauf über gut 80 000 Kilometer hat der Lancia Thema 6V ◁ sein Ziel erreicht. Dauertest.

Weitere Themen:

- **Technik: ASR und ASD von Mercedes**
- **Die Pläne der japanischen Automobilindustrie**
- **Unfallursache Nebel**
- **Sport: Grand Prix Japan**
- **Service: verstellbares Fahrwerk**

Ungleiche Brüder

Ist das nächstgrößere Modell eines Herstellers automatisch auch das bessere? Drei Vergleichspaarungen erbrachten überraschende Ergebnisse: Audi 80 und 100, Ford Sierra und Scorpio, Mercedes 190 E 2.3 und 230 E.

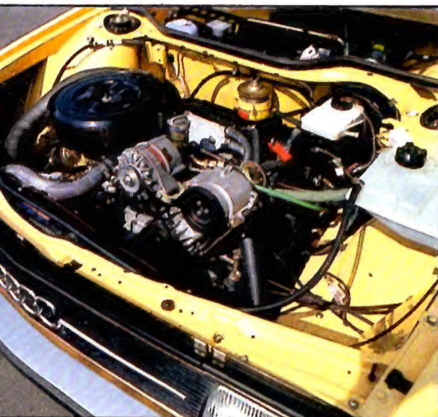


Blick aus der Röhre

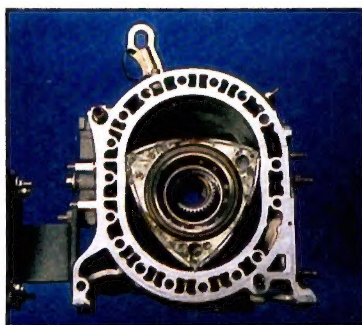
Bei Calais haben die Arbeiten am Kanaltunnel zwischen Frankreich und England begonnen. Reportage.

Kalender

Termine im Oktober, November und Dezember.







Nach ersten Gehversuchen im Wankel-Spider absolvierte der unkonventionelle Motor von Felix Wankel seine Tests in einem Audi 100 (oben). Dieses rare Stück sowie der formale Trendsetter Ro 80 (Bild Mitte) sind unter anderem Thema einer Wankel-Ausstellung im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum.

bis 22.11.
Neckarsulm, Wankel-Sonderausstellung im Deutschen Zweirad-Museum + NSU-Museum Neckarsulm, Telefon 07132/351

24.10.
Sussex, Oldtimer-Versteigerung von Sotheby's, Summers Palace, Billinghurst, Telefon 044/1/49388

24.10.–25.10.
Nürburgring, ADAC/RBG Rundstreckenrennen, Saisonfinale, Telefon 089/7691571

24.10.–25.10.
Oldtimer- und Teilemarkt in der Vestalandhalle in Recklinghausen, Telefon 0202/300848

24.10.–1.11.
Stuttgart, ama 87, Auto- und Motorradausstellung, Telefon 0711/25891

29.10.–9.11.
Tokyo Motor Show, internationale Automobilausstellung

31.10.–1.11.
Suzuka, Großer Preis von Japan, 15. Lauf zur Formel 1-Weltmeisterschaft

7.11.
Warendorf, Volvo 262 Bertone-Treffen, Telefon 02581/5051

8.11.
München, 22. BMW-Automobilia-Börse, Telefon 089/687806

14.–15.11.
Adelaide, Großer Preis von Australien, 16. und letzter Lauf zur Formel 1-Weltmeisterschaft

22.–26.11.
England, RAC-Rallye, 13. und letzter Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft

28.11.–6.12.
Essen, 20. Internationale Motor Show, Automobilausstellung, Telefon 02407/17300

2.–4. 12.
Bad Kreuznach, Internationale Nahetal-Rallye für historische Automobile, Telefon 0671/2088

COGNAC MARTELL.
KOSTBAR WIE DIE ZEIT ZU ZWEIT.



MARTELL



Geschmack bestimmt den Kurs. Weltweit.

Den unverwechselbaren würzigen Geschmack der Rothmans King Size finden Sie auf allen fünf Kontinenten, in über 160 Ländern und auf allen sieben Weltmeeren an Bord von mehr als 140 Schiffahrts-Linien.

Originalimport aus Großbritannien.



Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 1,2 mg Nikotin und 14 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN).